4° Merc. 71h - 1

Nau (B. S. ...)

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

BEITRAEGE

ZUR

KENNTNISS UND BEFÖRDERUNG

DES

HANDELS

UND DER

SCHIFF-FAHRT.

R.

Herausgegeben
von
B. S. v. Nau,
Königl. Baierischem Hofrathe und bevollmächtigtem Kommissär für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten bei der Central-Commission zu Mainz, Ritter des Königl. Civil-Verdienstordens der Baierischen Krone, des Kaiserl. Königl. Oesterreichischen St. Leopold-Ordens und des Kaiserl. Russ. St. Annen-Ordens 2ter Klasse; Mitgliede der Akademieen und gelehrten Gesellschaften zu Berlin, Erfurt, Hanau, Jena, Leipzig, Marburg, München, Zürch etc. etc.

Erster Band.

MAINZ, 1818.
Gedruckt bei F. Kupferberg, Buchhändler und Buchdrucker.
Auf Kosten des Herausgebers.

72. D.

Bayerische
Staats-
Bibliothek
München

Erster Band.

Bayerische
Staats-
Bibliothek
München

Einige Bemerkungen über das Mauthwesen überhaupt.

Mauthsysteme, welche grosse Staaten gegeneinander an ihren Grenzen anlegen, sind Beschränkungen des gegenseitigen Verkehrs zur Beförderung der innern Thätigkeit.

Diese dem Mauthsystem huldigende Ansicht so vieler Staatsmänner, hat auch ihre Gegner. So wie der Fabrikant in den Einfuhrsverboten seiner Fabrikate, für seinen Absatz Vortheil erwartet, so sieht der eigentliche Handelsmann in jedem Ein- und Ausfuhrverbote Nachtheil. Er wird in seinen Speculationen beschränkt, und ist dadurch natürlicher Gegner aller Mauthsysteme.

Beide Partheien haben sich über *einen* Grundsatz in ihren gegenseitigen Meinungen noch nicht vereiniget. Die grossen deutschen Handelsstädte sind ihres eigenthümlichen Geschäfts wegen, gegen jede Gattung von Mauth. — In einem sehr gründlichen Berichte über die letzte frankfurter Herbstmesse (1818) heisst es unter andern: *) „übrigens hat sich auch der Handel für viele Manufacturzweige wieder mehr geregelt, und es haben sich dem Produzenten neue Absatzquellen nach nähern und entferntern Gegenden eröffnet, die man eine Zeitlang für die Industrie der Deutschen und Schweizerfabriken als für immer verlohren ansehen musste. Diese Wiedereröffnung wird dem Staatsmanne eine weise Lehre seyn, dass das Fabrikanten-Monopolwesen weder den Fabrikanten noch dem Staate nützlich, im Gegentheil

*) S. Beilage zur Allge. Zeit. 1818 N.° 140.

für beide höchst verderblich ist. Der Fabrikant wird bei dem Monopolwesen durch den anfänglich guten Absatz nach und nach eingeschläfert, und bleibt in seiner Kunst stehen, ohne an ein Fortschreiten zu denken, oder auf die Fortschritte seines Nachbarstaats Rücksicht zu nehmen. Weder die nothwendigen noch viel weniger die Luxusartikel sind nach einiger Zeit in einer den Käufer befriedigenden Vollkommenheit zu haben, was nun zur heimlichen Einfuhr ausländissher Fabrikate Anlass giebt. Welcher finanzieller und moralischer Nachtheil das Schmuggeln dem Staate zufügt, wird keiner nähern Erläuterung bedürfen. — Der neuen Absatzquellen wegen, konnten mehrere bedeutende Manufacturisten und Fabrikanten die diesmahlige Messe nicht wie sonst mit Waarenlagern beziehen, was dann auch auf den Absatz der Anwesenden um so vortheilhafter wirkte. Im Allgemeinen war zu einer guten Sortimentsauswahl mehr Mangel als Ueberfluss von Waaren vorhanden. Zur Festhaltung solider Preisse trug der gegen sonst so geringe Vorrath von englischen Manufacturwaaren wesentlich bei. Den Messgeschäften gab gleich anfangs die Furcht vor der damahls noch in der Geburt befindlichen neuen Preussischen Mauth- und Transitordnung ein besonderes reges Leben, weil die rheinpreussischen Kaufleute der Meinung waren, dass die preussische Regierung ihr Heil in einer auf die Industrie, auf den Handel und auf die Moral nachtheilig wirkenden hohen Zoll- und Mauthordnung suchen werde, was sich aber, als der Tarif erschien, anders zeigte. Von einer Regierung wie die K. Preusische, welche in Handels- und Fabrikgegenständen so klar sieht und von jeher ihre Handlungsweise den Umständen anzupassen wusste, war auch ein solcher Missgriff nicht zu erwarten. Auch lässt sich voraussehen, dass die lieberale preussische Regierung in diesem Douanensysteme noch manches ändern wird, was den Localverhältnissen und der Forderung der Industrie in den Rheinprovinzen im Wege steht."

Gleichzeitig mit diesem Maassberichte erschien in allen öffentlichen

Blättern die Nachricht, dass in den Kais. russischen Mauthsysteme sehr viele Erleichterungen bei der Einfuhr einer Menge von Waarenartikel eingetreten seyen. — Mehrere Staaten haben neue Handelstractate unter sich errichtet, und es scheint um uns her eine für den Handel günstigere Epoche einzutreten. Auch der Kaiser von Oestreich hat eine eigene Comerz-Hofcommission unter der Direction eines sehr thätigen und geschickten Mannes angeordnet, um in Comerz- und Zollsachen bei den neu eingetrettenen Staatenverhältnisse, sich einem fixen allgemeinen Systeme durch theilweise Verfügungen immer mehr und mehr zu nähern. Es besteht in Tyrol noch immer die Zollordnung vom 14. August 1786, welcher nur einige unbedeutende Abänderungen nachgefolgt sind, der aber in kurzem eine Reform bevorsteht.

In den von der Krone Baiern an den östreichischen Kaiserstaat abgetrettenen Landestheilen wird seit dem Monat May 1816 nach dem Königl. bair. Mauth- und Zolltarif vom 23. Octer. 1811 die Ein- und Ausgangstaxe der Güter erhoben; es soll jedoch die allgemeine östreichische Zollordnung vom J. 1788 welche im Jahr 1807 rectificirt worden, auch dort in Ausübung tretten, was gleichfalls in Illirien statt finden wird, um nach gleichen Grundsätzen vorzugehen.

Zu dieser Kais. Oestreichischen Zollordnung vom J. 1788 gehören vier Specialtarife, und zwar über Spezerei und Materialwaaren vom J. 1812, über Esswaaren und Getränke auch vom J. 1812 *) und von ebendemselbem Jahre über Flachs, Hanf, Baum- und Schafwolle, Seide etc. etc.

Minder wichtige Abänderungen der allgemeinen Oesterreichischen Zollordnung folgten in Beziehung auf alle Garngattungen, Leder, Eisen und Kupferwaaren etc.

Gegenwärtig wird an der Vereinigung aller dieser Tarife gearbeitet.

*) Eine ganz neue Verfügung verbietet die Einfuhr der Rhein- und Frankenweine in die K. Oest. Erbstaaten, beinahe gänzlich.

Von den lieberalen Gesinnungen des einsichtsvollen Directors und der übrigen Mitglieder der Comerz-Hofcommission lässt sich zum Besten des freien Verkehrs und des Handels überhaupt alles erspriesliche erwarten.

Diese genannten Tarife, sind zugleich — nur mit einigen Modificationen — auch im Königreiche Ungarn und dem Grossfürstenthum Siebenbürgen eingeführt.

Auch in Dalmatien und Italien, welche Provinzen erst neu organisirt worden, ist von der oben berührten Zollordnung vieles in Anwendung gekommen.

Zwischen Ungarn und den Oestreichischen Erbstaaten besteht ein eigener Tarif vom J. 1795, der jedoch allein auf die Erbländererzeugnisse und deren Verkehr mit Ungarn und Siebenbürgen Beziehung hat, und dessen Zölle nur in Papiergeld bezahlt werden, während alle andere Zölle für fremde Waaren in Konventionsmünze, Wiener Währung, entrichtet werden müssen. Nur in Salzburg und dem Innkreisse besteht noch die Reichswährung.

Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass nicht allein die grossen Reiche an ihren äussersten Gränzen, Zoll- und Mauthsysteme errichtet haben, sondern dass die K. Oestreich. Staaten die unter einem grossen Oberhaupte vereiniget sind, sich gegenseitig ihre Producte bei der Ab- und Einfuhr vermauthen, verzollen oder gänzlich verbieten. — Wer die Verhältnisse dieser einzelnen Staaten gegeneinander kennt, wird diesen obgleich auffallenden Standpunkt, nicht missbilligen, doch steht zu hoffen, dass das Princip, nach welchem man in Wien arbeitet, künftig alle Länder unter eine Mauthgränze vereinigen wird.

Sollten nicht auch alle Länder des deutschen Staatenbundes unter eine allgemeine Mauthgränze zu vereinigen seyn? *)

*) Wenn Deutschland allgemeine Geldbedürfnisse zu gemeinschaftlichen Ausgaben hat, giebt es wohl zu einer gemeinschaftlichen Bundescassa ein bequemeres Auf-

Nach dieser gegebenen Ansicht habe ich nur noch von der Unzweckmässigkeit der meisten jetzt bestehenden Mauthsysteme zu sprechen. Die Hauptmängel in denselben mögen wohl felgende seyn:

1) die Ungleichheit oder vielmehr die unpassliche Belegung einzelner Artikel mit zu hohen Abgaben, welche den Vortheil, der daraus die im Verhältniss für das Land oft sehr unbedeutenden Fabriken entspringen soll, nicht nur unerreicht lassen, sondern auch dadurch auf den Handel im Allgemeinen zu nachtheilig wirken.

2) Die Unbestimmtheit in den Zollansätzen, welche den Beamten die Willkühr lässt, für gewisse Waarenartikel bald mehr bald weniger zu fordern.

3) Die schwerfällige, Zeit und Geldraubende Manipulationsweise, wodurch bei nothwendig werdender stärkerer Anzahl von Mauthbeamten ein grosser Theil des Ertrags wieder entzogen wird.

4) Der grösste aller Nachtheile ist die Unzulänglichkeit der Mittel die Defrautationen bei den offnen Gränzen zu verhindern, wodurch den Unrechtlichen, besonders unter den Gränzbewohnern beinahe ausschliessend die Vortheile des Handels mit allen hochbelegten Artikeln zu Theil wird, und der redliche Kaufmann nur mit solcher aus zweiter Hand an sich gebrachter Waare seinen Verkekr damit fortsetzen kann.

Damit diesen Nachtheilen abgeholfen würde, dem Staate aber demnach an Einkünften nichts entgienge, dürften *nur die jetzigen Zollbelegungen in eine an der Gränze zu erhebende mässige*, *jedoch alle*

bringungsmittel der Zuschusse, als diese Mauth - Intraten? Wer wird sich in Deutschland über strenge Handhabung eines solchen Mauthsystems an der deutschen Gränze beschweren, wenn man weiss: die Einnahmen werden zur Erhaltung und Vertheidignng des Vaterlandes verwendet, und der Handel im Innern ist frei?

und jede Güter, Transito, wie Consumo einschliessende, Gewichts-Zollabgabe verwandelt werden *) wodurch

a) alle Defraudationen vermieden.

b) jede weitläuftige Untersuchung gehoben würde, und

c) das Gouvernement gleichere Erhebungen als nach den bisherigen Systemen beziehen dürfte, zumahl da hierdurch die grossen Ausgaben für die vielen Zollpersonalien wegfallen, und im Innern des Landes keine weitere Behandlung der Güter nothwendig wäre; ein Vortheil, der für den Kaufmann unschätzbar ist, und durch Vermehrung und Belebung des Verkehrs dem Gouvernement vergrösserte Revenüen einbrächte.

*) Durch eine im Lombardischen bekannt gamachte Verordnung der K. K. Direction des Mauthwesens, wird neuerlich das Gegentheil anbefohlen, nämlich; dass auch die per transito gehende Güter, zur Vermeidung von zu befürchtenden Unterschleifen, beim Einbruch genau nach der Gattung, Gewicht, Maass, Zahl oder Werth, je nachdem die Zölle erhoben werden, declarirt werden sollen.

In Folge dieser Verfügung genügt es also nicht mehr, blos das Sporcogewicht und den Inhalt der Colli, wie es bisher zu geschehen pflegte zu declariren, sondern es ist nothwendig *nicht nur das Sporcogewicht* der Colli, *sondern auch das Nettogewicht* des verschiedenen Inhalts *nebst der Thara* aufzugeben, damit um dieses zu erheben, die Waare nicht ausgepackt werden darf.

Die Endbestimmung der Transito-Güter muss ebenfalls angegeben werden.

VERHANDLUNGEN

der

CENTRAL-COMMISSION

ZU MAINZ

bei

Entwerfung einer interimistischen Instruktion für die Rheinschifffahrt nach der Wiener Konvention vom 24. Merz 1815.

MAINZ, 1818.
Gedruckt bei Florian Kupferberg.

VORREDE.

Das grosse Prinzip, welches im 5ten Art. des Pariser Friedens von 1814 angedeutet, durch die Wiener Konvention von 1815 in dem liberalsten Sinne entwickelt wurde. — Ist noch nicht in Erfüllung gekommen.

Doch war dies der Wille der Gesetzgeber und der Wunsch der Völker.

Die Geschichte hat durch Jahrhunderte gelehrt, dass die Freiheit das Fundament der Handlung sey. Dieser Grundsatz ist das Fundament der Wiener Konvention und der wahre Prüfstein ihrer Vollkommenheit.

Welche Hindernisse sollten ihrer Ausführung noch entgegen seyn?

Ein Hinderniss nur, das sich aus der Freiheit entwickelt, aus dem geselligen Verkehr der Völker nie verbannen lässt und die Handlungs-Thätigkeit einzelner Staaten zu allen Zeiten belebt.

Wenn gleich überall durch das Gesetz der Freiheit die Handlung begünstigt würde, so könnte doch nie die Handlung selbst unter den Völkern in gleichem Verhältnisse stehen.

Der Handelsgeist, der Reichthum, die Thätigkeit, die Lage des Landes, die Nachbarschaft gibt hier Vortheile, bringt dort in gleichem Verhältnisse Nachtheile hervor, die das Gleichgewicht bald stören. Diese Unterschiede bilden sich nnter grossen Nationen, wie in kleinen Staaten. Jeder Vorsprung, den ein Staat gegen andere erringt, ist ein Schlagbaum für den Handel der Uebrigen. Der schlaue, von der Natur begünstigte Nachbar, erweitert durch die Thätigkeit seiner Komptoire in eben dem Verhältnisse seine Geschäfte und seine Schätze, wie er sie dadurch für andere vermindert. So wenig ein Regent gegen seinen Nachbar völkerrechtswidrig handelt, wenn er die Thätigkeit seiner Nation rege macht, aufweckt, unterstützt und befördert, eben so wenig begeht der Handelsmann eine Ungerechtigkeit, wenn er durch Thätigkeit, Billigkeit, Pünktlichkeit, Kredit, seine Nachbarn zu übertreffen sucht.

Wenden wir einen Augenblick diese Bemerkungen auf jene kleine Staaten an, die früher die Ufer des Rheins umgaben.

Eine Menge Städte an diesem Strome erhoben sich früher durch blühenden Handel; die südlichen standen mit der Schweitz und Italien in engster Verbindung, die nördlichen mit den Niederlanden und Grossbrittanien. Der Handel verbreitete sich weit umher. Viele waren im grossen hanseatischen Bunde — aber nicht alle hatten gleiche Epochen des Glückes. — Im Wechsel der Handelsverhältnisse durch Begünstigung vorzüglicher Privilegien, stiegen einzelne Städte auf den Trümmern ihrer Nachbarn empor, die der Eifersucht oder dem Staatsinteresse unterlagen, und durch Landestheilungen den Verhältnissen und Verbindungen ihres Handels entzogen wurden.

So viel Uferstaaten den Rhein beherrschten, so viele Handels-Systeme, oder vielmehr, so viele Zollsysteme hatte man. Doch jedes war darauf berechnet, den Ertrag auf Unkosten der Ändern zu vermehren.

Von dem Regenten in allen Punkten unterstützt, wo die Eifer-

sucht an dem Nachbar eine Blösse entdeckte, suchte jeder Uferstaat die Handlung des Andern zu untergraben.

Ein umfassender Plan zum allgemeinen freien Verkehr verlor sich im Geiste ziffersüchtiger Beamten, wodurch es unmöglich ward, eine grosse Idee auszuführen.

Man wollte die Vortheile einiger Jahre nicht aufopfern, um später Schätze zu erndten.

Wir finden in den Verhandlungen jener Zeiten, in allen Kapitularien der Kaiser, in allen Zollkapiteln und Friedensschlüssen, den allgemeinen Willen und Wunsch, die Handlung und Schifffahrt des Rheines auf gleiche Weise zu begünstigen. Man klagte damals, wie jetzt, über alte Stapelprivilegien und drückende Missbräuche, man erkannte, wie jetzt, ihre *allgemeinen* Nachtheile, aber dennoch behaupteten die einzelnen Besitzer ihr Recht, denn sie genossen die Vortheile zum Nachtheile ihrer Nachbarn.

Es ging eine Epoche für den Rhein auf, bei welcher man in Erwartung war, dass alle Interessen in einem festen System sich vereinigen würden, um den Flor der Schifffahrt und Handlung auf diesem Strome zu begründen.

Wäre dazumal eine allgemeine Rheinschifffahrts-Freiheit ausgesprochen, und der Stapel von Köln und Mainz nicht in ein gezwungenes Umladungsrecht verwandelt worden, so würde die Ausführung der im Jahre 1804 erschienenen Oktroi-Konvention für den Rheinhandel eine grosse Wohlthat gewesen seyn. Durch diese Konvention wurde jeder Willkühr bei der Gebühren-Erhebung mittelst eines angemessenen Tarifs für die ganze Rheinstrecke zu Berg und zu Thal gesteuert, so wie eine zweckmässige Vertheilung dieses Tarifs, nach Maasgabe der Schifffahrts-Verhältnisse der verschiedenen Stromstrecken für die einzelnen Erhebungsämter eingeführt. Man traf Fürsorge für die Unterhaltung der Leinpfade, so wie für die Unterhaltung und Beförderung der Schiffbarkeit des Stromes. Man ordnete endlich zur

Vermeidung aller Missgriffe einer administrativen Justiz, ein Tribunal letzter Instanz für die Rheinschifffahrts-Streitigkeiten an. Wie sehr der Zollertrag durch die Frequenz der Rheinschifffahrt, durch eine gemeinschaftliche Administration derselben für die ganze Rheinstrecke, zwischen der holländischen Grenze und Strasburg nach der Einführung der Oktroi-Anstalt im Jahre 1805 gewonnen, beweist eine Vergleichung der vormaligen Zollregister mit den Oktroi-Registern bis zur Einführung des Kontinental-Systems.

Das allgemeine Hinderniss des freien Handels kam auch hier, wie überall, in den Weg.

Die Eifersucht zwischen Frankreich und Grossbrittanien und das durch sie erfundene Kontinentalsystem, war der grosse Riegel für allen freien Verkehr auf dem Rheine.

Was nützten nun verbesserte Handlungs- und Schifffahrts-Einrichtungen? Ohne Freiheit hatten sie keinen Erfolg mehr. Der Kaiser von Frankreich begünstigte ohnehin das linke Rheinufer, und ein strenges Douanensystem warf sein arglistiges Auge bis über das rechte Ufer.

Nach einer kurzen Reihe von Jahren kam der schiffbare Rhein wieder unter die Herrschaft sieben verschiedener Staaten. Diese haben wohl alle gleiches Interesse, das Wohl der Einwohner zu befördern; aber die Mittel sind nicht allenthalben die nämlichen. Auch haben die Bewohner dieser Staaten nicht einerlei Handelsinteresse unter sich.

Es bestehen daher gegenwärtig dreierlei Systeme auf dem Rheine:

Das eigenthümliche Zoll- und Douanensystem auf dem niederländischen Rheine.

Das Stapelsystem auf dem Nieder- und Mittelrheine.

Das konventionnelle System auf dem Oberrheine.

Diese drei Systeme dem Sinne der Wiener Konvention anzupassen, hat man den Zusammentritt einer Central-Commission in Mainz veranlasst.

Die Königl. Niederländische Regierung hatte, ohne einen Augenblick zu verlieren, mit der Wiederherstellung ihrer Souverainität die Eingangszölle auf dem Rhein und ihr voriges Douanen-System wieder eingeführt.

Das Finanzsystem der Niederlande ist in strengster Verbindung mit ihrem Handlungs-Systeme; die Hauptrevenüe des Staats ist die Abgabe, welche vom Handel erhoben wird. — In einem Lande, das, wie Holland, mit so vielen Kanälen durchschnitten ist, würden bei der grossen Ein- und Ausfuhr der Waaren die Unterschleife ohne Ziel und Maas seyn, wenn nicht ein geordnetes System für die Einnahmen des Fiskus sorgte. Missbräuche, Erpressungen, gestörter Aufenthalt, zu grosse Strenge, liegen nicht in dem Willen der Regierung, und die Transito-Güter können künftig durch sie eben so wenig, wie durch die Douane belästiget werden, so lange sich diese auf dem Strome befinden und folglich nicht ans Land gebracht werden.

Die Konvention von Wien zu erfüllen und den Fiskus nicht zu beeinträchtigen, scheint die Aufgabe zu seyn, mit deren Lösung sich die Königl. Niederländische Regierung dermalen beschäftiget.

Keine neue Stapeln anzulegen und die niederländichen Zölle nicht zu erhöhen, dazu hat sich die Königl. Niederländische Regierung für die Zeit des Interimistici verpflichtet. Die Erfüllung der Konvention durch gemeinschaftliche Entwerfung und Sanktion des definitiven Reglements, hat diese Regierung garantirt.

Wenn daher die Schifffahrt und Ladung auf dem ganzen Strome ungehindert geschehen kann, so ist durch Beobachtung dieser gegenseitigen Reciprozität im Interimistikum, der Handel und die Schifffahrt frei.

Dazu ist auf dem Niederrheine, so wie auf dem Mittelrheine, ausser der Aufhebung der Stapeln nichts zu besorgen.

In den Niederlanden ist nicht ein einziger Stapel oder gezwungener Umladungsplatz, vielmehr herrscht, was diesen Punkt betrifft, eine Freiheit der Schifffahrt im ausgedehntesten Sinne, bei welcher die

Beurtfahrten für die grosse, und die Scheutfahrten für die kleine Schifffahrt Anstalten sind, deren sich jeder Versender mit völliger Freiheit und ohne allen Zwang bedienen kann.

Aus dieser Rücksicht können in den Häfen von Holland die seitherigen Beurt- und geschlossenen Rangfahrten nach Köln ohne Anstand fortbestehen. Diese Beurthfahrten werden aber mit denjenigen Fahrten konkurriren, die ausser den Beurten nach Köln, entweder von Holland direkt nach Mainz, Frankfurt, Strasburg, oder aber von Holland nach Düsseldorf, Koblenz, Mannheim, Speier und anderen Zwischenhäfen werden vorgenommen werden.

Da die Beurtschiffer, welche zur bestimmten Zeit abfahren und zur bestimmten Zeit, wenn sie nicht durch unabwendbare Zufälle aufgehalten werden, ankommen müssen, ohne Zweifel für geringere Frachtpreise als andere Schiffer, die auf Rückladung so bestimmt nicht rechnen dürfen, fahren werden, so dürften allerdings die meisten Versendungen auf dem Rheine durch Beurtschiffer besorgt werden; in keinem Falle dürfen jedoch solche Beurtfahrten in Monopole ausarten, durch welche jede andere Fahrt nach der nämlichen Bestimmung ausgeschlossen wäre.

Obgleich, was die Thalfahrt betrifft, nach Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu Mainz und Köln alle Gütertransporte aus der Schweiz, vom Oberrhein, vom Neckar, vom Main und von der Mosel direkt nach Holland gelangen können, so werden doch diese direkten Fahrten selten gewählt werden, weil bei der kleinen Gattung von Schiffen und der darauf berechneten Frachtpreise das Gegentheil mehr Vortheil bringen wird.

Was die Thalfahrt des Oberrheins betrifft, wird im wesentlichen die nämliche Einrichtung, welche bisher mit den Rangfahrten von Strasburg, Freistätt, Mannheim bestanden hat, auch künftig bestehen, ohne dass jedoch ausser den Rangfahrten andere Fahrten untersagt oder gehindert seyn dürfen.

In Beziehung des Vorhergehenden wird der Transport der Güter auf dem Rheine die nämliche Freiheit, wie der Transport zu Lande geniessen. Die Beurt- oder geschlossenen Rangfahrten auf dem Rheine werden den Post- und andern Transport-Anstalten zu Land gleichkommen, neben welchen ein jeder andere sonst bedungene Transport sehr füglich bestehen kann.

Nach meiner Ueberzeugung, kann, unter künftigen Verhältnissen der freien Schifffahrt, der Handel von Mainz nichts verlieren, da niederländische Beurtfahrer nicht weiter als bis Mainz gehen werden. Wie bekannt, ist der Transport der Berggüter zehnfach stärker, als jener der Thalgüter, wenn der Flosshandel abgerechnet wird; mithin wird Mainz dadurch gerade der grössere Niederlagspunkt der Berggüter für den Oberrhein, den Main und den Neckar werden.

Auch denke ich nicht, dass die alte und berühmte Handelsstadt Köln so sehr in ihrem Aktivhandel gesunken seyn sollte, dass sie ihr einziges Heil in der Erhaltung des Stapels, in der Hemmung des freien Handels und der Schifffahrt finden sollte. — Sonst hat man auf diesem Platze in gleichen Preisen, wie in den Seehäfen, eingekauft. Der Deutsche, der Schweizer und andere Nationen, bezogen ihre Güter von dorther lieber, als aus Holland, weil sie mit Gewissheit auf die Zeit der Ankunft ihrer Waaren rechnen konnten.

Die Handelsstadt Frankfurt liegt hundert Stunden von der See. Sie macht ohne Stapel so grosse Geschäfte. Ihre Thätigkeit ist der Stapel ihres schnellen Geldumschlags.

Der *Aktivhandel* ist die Quelle ihres Reichthums. Die Speditionsgeschäfte sind nur Nebensache. Denn der *blosse* Spediteur ist kein Handelsmann, er ist ein Kommissair des Handels. Auf ihn ist bei Beförderung des Aktivhandels nicht mehr Rücksicht zu nehmen, als auf den Schiffer oder Fuhrmann. Nur der Kaufmann umfasst mit seinem Geiste die Pole der Erde, und sammelt durch seine Thätigkeit die Schätze in seinem alle Stürme und Gefahren trotzenden Schiffe.

Seinen Unternehmungsgeist dürfen die Regierungen begünstigen, indessen der nichtswagende Spediteur keine Privilegien zum Hindernisse dieses grossen Handels weder behalten, noch erlangen sollte.

Und weil der Kongress von Wien, aus der Geschichte früherer Zeiten belehrt, in seiner Weisheit voraussah — wie schwer es sey, es den einzelnen Uferstaaten zu überlassen, die Hindernisse der freien Schifffahrt und des Handels auf ihren Stromstrecken zu beseitigen, wurde in Wien mit gemeinsamer Berathung und mit gemeinschaftlichem Einverständnisse aller Uferstaaten, das Gesetz entworfen, das die Central-Commission als solches zu vollziehen hat.

Das hier in Anregung gebrachte Prinzip, einen grossen, verschiedenen Landesherrn angehörigen Strom, als ein *Ganzes* zu betrachten, und nach einem gleichförmigen System zu verwalten, ist ein Grundsatz der neuern Staatswirthschaft geworden. — Er wurde zuerst durch die Oktroi-Konvention von 1804 auf den Rhein angewandt.

Die Erfahrung bewies die Güte dieses Prinzips; der Kongress hat es zur Basis für die künftige Gesetzgebung des Rheins angenommen, auf alle Flüsse ausgedehnt, welche verschiedene Staaten trennen oder in ihrem schiffbaren Laufe durchströmen. — Durch die Verwirklichung und richtige Anwendung desselben wird es einzig möglich, zu verhüten, dass nicht jeder einzelne Uferstaat den ihm zugehörigen Theil eines Flusses, als ein abgesondertes Stück, ohne Zusammenhang mit dem Uebrigen betrachte, und zum Nachtheil des Gesammtwohls unter einseitigen Maasregeln verwalten kann.

Die Wiener Konvention vom 24. Merz 1815 ist in dieser Hinsicht die neue Navigations-Akte für alle Flüsse, und insbesondere für den Rhein geworden. Die Verfasser derselben haben sich durch die darin enthaltenen Normal-Bestimmungen, ein bleibendes Denkmal der Dankbarkeit und Verehrung gestiftet. Die dem Handel dadurch gegebenen Vortheile, sind bei den unendlichen Verzweigungen, in ihrer Grösse gar nicht zu berechnen.

Die Kongress-Kommission zu Wien, musste sich jedoch auf die allgemeinen Grundlagen der für die Freiheit der Fluss-Schifffahrt zu bestimmenden Ordnung beschränken, und die Anwendung davon auf die verschiedenen Ströme und vorerst auf den Rhein, einer besondern Kommission, aus Delegirten von den Uferstaaten zusammengesetzt, übertragen, die, ein alle Interessen umfassendes, und für alle Betheiligte gleich verbindliches Reglement zu entwerfen, zusammen berufen wurden. — Ein solches Werk konnte nicht die Arbeit von wenig Wochen seyn, und so wurde von dem Kongresse stipulirt, dass dieser allgemeinen und definitiven Verordnung eine interimistische Instruktion vorangehen sollte, wodurch der Handels- und Schifferstand sowohl, als alle Lokal-Behörden und Verwaltungs-Agenten beider Rheinufer, belehrt würden, was Sie während den Interimisticum pflichtmässig zu erfüllen und zu beobachten hätten.

So leicht die Verfertigung dieses interimistischen Akts, auf den ersten Blick dem mit den Rheinschifffahrts-Verhältnissen Unbekannten erscheinen mag, so schwer war es gleichwohl bei der Ausführung alle die zu regulirende Gegenstände so zu umfassen, um den vorgesteckten Zweck im Sinne der Wiener Konvention zu erreichen.

Ein wesentlicher Schritt zur Ausübung des Wiener Vertrags würde durch den Akt erreicht, und die Central-Commission könnte bei der zu erwartenden Voraussetzung, dass derselbe den Beifall aller Betheiligten Uferstaaten sicher erhalten werde, unmittelbar nach dem er exekutorisch erklärt werde, ihre Verhandlungen über das definitive Reglement, nach den bereits vorhandenen Vorarbeiten beginnen, und unausgesetzt bis zur Vollendung desselben fortsetzen, ohne dass sie nöthig hätte, wie gegenwärtig, die obere Leitung der Administration, auch ferner zu führen: welches bisher nur geschahe, um bis zur Erscheinung eines neuen Reglements den Uebergang zu diesem möglichst vorzubereiten. Denn die Central-Commission soll nach dem Sinne des 11ten Artikels der Wiener Konvention, und kann ohne Verwirrung ihrer Attributionen *Selbst*, nicht administriren.

Sie ist instituirt nur im Namen ihrer allerhöchsten und höchsten Kommittenten, die gesetzlichen Verordnungen zu erlassen und über die pünktliche Erfüllung derselben zu wachen, allein die Ausübung selbst wird nach den Bestimmungen der Wiener Kongressakte, einer eigenen Verwaltungs-Behörde anvertraut werden, damit auch, *in Abwesenheit der Central-Commission*, eine Autorität vorhanden sey, an welche der Handels- und der Schifferstand zu jeder Zeit sich wenden könne, um in ihren Gerechtsamen gehandhabt zu werden. Diese Verwaltungs-Behörde muss *jedem Lokal-Interesse fremd, so wie allen Rheinufer-Staaten in gleichem Maase verpflichtet, in Stand gesetzt werden, mit gleicher Sorge über die Handhabung der vorhandenen Verordnungen zum Vortheil aller Uferbewohner ohne Unterschied zu wachen, um die nöthige Gleichförmigkeit in alle Zweige des Dienstes zu bringen.*

Dieser Gegenstand bedarf einer um so bestimmteren Erledigung, als die Anwendung vorstehender Bemerkungen alsdann um so nothwendiger wird, wenn man sich nicht über das in dieser Schrift am Schlusse abgedruckte Projekt einer interimistischen Instruktion, zu dessen Annahme einstimmig vereinigen sollte. Die ferneren Arbeiten der Central-Commission hängen alsdann wohl von neueren höchsten Bestimmungen ab.

Ueberhaupt wird man in diesem Falle die Ursachen und Absichten der bisher bestandenen Hindernisse, nicht ohne gerechte Würdigung lassen; denn nicht die betheiligten Uferstaaten des Rheins allein, haben Ursache Beschwerde zu führen, dass die sanktionirten Artikel der Wiener Konvention in ihrer Ausübung zurückgehalten werden, sondern *ganz Deutschland*, alle Staaten, deren Flüsse oder deren Handel mit dem Rheine eine Verbindung haben, müssen die Rechte fordern, die der Handel und die Schifffahrt auf diesem Strome erworben hat — und die Niemand vorenthalten werden können.

I.

Project einer interimistischen Instruction, verfasst nach dem Sinne des 31. Artikels der Convention von Wien, von dem ehemaligen General-Director Herrn EICHHOFF *) *der Central-Commission übergeben den 30. August* 1817.

LA commission centrale instituée en vertù de l'art. 10 de l'acte du congrès, signé à Vienne le 24 mars 1815 et dont la teneur suit: (inserer ci-après textuellement les 32. art. de la convention de Vienne.)

Vû l'art. 31. dudit acte, qui stipule: que dès que la commission centrale se sera réunie et constituée, l'administration provisoire actuelle remettra la direction dont elle a été chargée, à la commission centrale et aux autorités riveraines; que la perception partielle des droits sera

*) Die Veranlassung zu diesem neuen Projecte, geht aus der Note des K. Preuss. Bevollmächtigten, die er den 30. August zum 62. Protocoll gab, hervor. „In dieser beruhigenden Lage habe ich wenigstens den Beweis führen wollen, dass es nicht an Preussen liegen wird, wenn wir nicht voran kommen, und um deswillen habe ich den vormaligen Director Herrn EICHHOFF ersucht, sich unverzüglich mit dem Abfassen eines neuen Entwurfs zu einer interimistischen Instruction zu beschäftigen, welcher jedoch so verfasst seyn müsste, dass dadurch das allgemeine Wohl mit den verschiedenen Interessen in Einklang gebracht würde, indem soviel wie möglich auf die Differenzien hierbei Rücksicht zu nehmen wäre, welche bisher die Einigkeit sämmtlicher Mitglieder der Commission verhindert haben."

substituée à la perception commune, et que l'on fera émaner, au nom de tous les états riverains une instruction intérimaire, pas laquelle on ordonnera de suivre jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau réglement, la convention du 15 août 1804, en indiquant toute fois succinctement, lesquels de ses articles se trouvent déjà supprimés par les dispositions contenues audit acte, et dont l'application n'est pas reservée au réglement définitif et quelles autres dispositions il faut déjà dès à présent y substituer; arrête et ordonne ce qui suit.

ART. I.

L'administration provisoire ayant cessé, la commission centrale a pris, au terme de l'art. 31 de l'acte de Vienne ladite administration, avec tous les droits et toutes les prérogatives que ledit acte lui a attribué.

ART. II.

Il n'est rien changé pendant le régime intérimaire dans la marche administrative actuelle. La commission subdéléguée, établie á Mayence sera provisoirement chargée sous les ordres et la direction de la commission centrale des affaires relatives au service.

ART. III.

Le personnel en activité de service près des bureaux de recette et de contrôle passe au service des souverains, sur le territoire desquels se trouve le lieu de résidence de ces employés.

ART. IV.

Les employés susdits restent simultanément soumis à l'autorité de la commission centrale et de la commission administrative pour tout ce qui concerne les devoirs de leurs fonctions et prêteront, aux termes de l'art. 6 de l'acte du congrès le serment, d'observer strictement le réglement, qui sera arrêté définitivement.

ART. V.

En conformité des deux derniers articles ci-dessus, les employés à la navigation sont dégagés par les présentes, des sermens qu'ils ont prêtés antérieurement et prêteront entre les mains des autorités riveraines de leur ressort, le serment dont la teneur suit:

„Je jure de remplir avec fidelité et exactitude les fonctions qui m'ont été confiées par mon souverain, en qualité de N. N. et d'exécuter avec ponctualité les ordres et instructions, qui me seront donnés, soit par la commission centrale soit en son nom, et de ne percevoir ni de faire percevoir soit en argent, soit en nature, rien au delà, de ce qui est fixé par les tarifs existans.“

Les autorités susmentionnées enverront une expédition de ces actes de prestation de serment à la commission centrale.

ART. VI.

Les receveurs actuels sont tenus de remplir leurs obligations de cautionnement vis-à-vis de leurs nouveaux souverains, d'après les réglemens existans, à quel effet les titres de cautionnement seront remis aux gouvernemens riverains respectifs.

ART. VII.

Les individus qui ont été employés auprès de l'octroi, à qui on ne pourrait point proposer dans le nouvel ordre des choses des places convenables, ou qui allégueraient des raisons, pour ne pas les accepter, qui seraient jugées valables par la commission centrale, seront conformément à l'art. 29 de l'acte du congrès de Vienne pensionnés et traités d'après les principes de l'art. 59 du récès de l'empire de 1803.

ART. VIII.

Il est enjoint aux bureaux de perception de se servir jusqu'à nouvel ordre des tarifs existans en vertû de la convention de 1804 et de suivre

d'ailleurs à ce sujet les dispositions légales en vigueur. Les droits de péage qui ont subsisté légalement sur le Rhin neerlandais au 28 février 1815 ne pourront être augmentés d'ici à la sanction du réglement définitif.

Art. IX.

Les droits de navigation étant payables d'après le systeme décimal, les registres de comptabilité doivent être tenûs en francs et centimes.

En attendant les receveurs accepteront, pendant l'intérimaire, les différentes espèces d'après le cours que les états riverains leur ont attribué jusqu'ici, et dont les tarifs doivent être affichés dans les bureaux en forme légale. Le pair de l'argent non-décimal avec le franc sera fixé ultérieurement par la commission centrale, d'après un tarif monétaire uniforme et obligatoire pour tous les états riverains.

Art. X.

Les bureaux de perception verseront les recettes dans les caisses, qui leur seront indiquées par leurs autorités territoriales respectives.

Ils devront faire tenir exactement à la commission centrale, ainsi qu'à la commission administrative intérimaire au prémier de chaque mois un dupplicata des bordereaux de recette, depense et versement du mois précédent; ils sont en outre responsables de la conformité de ces pièces avec leurs registres.

Art. XI.

Tant que le tarif actuel subsistera, la recette des droits de navigation, sera commune, de telle manière, que le décompte à opérer, sera fait par la commission centrale.

Ce décompte fixera une fois pour toutes la proportion de la cote part, qui sera dûe (déduction faite des charges légales a prélever sur le produit des droits de navigation) à chaque état riverain, de la totalité de cette recette commune d'après les distances respectives de ses

possessions, et d'après les arrangemens, dont on conviendra, en égard à la fréquence de la navigation.

Les versemens des cotes parts susdites auront lieu à la fin de chaque trimestre en argent comptant.

Art. XII.

Jusqu'à l'époque où les décisions du congrès de Vienne à l'égard de l'organisation judiciaire pour la navigation du Rhin seront mises à exécution, les différens en matière de perception, qui pourront s'élever entre le fisc et les contribuables, seront jugés dans les formes actuellement existantes; mais le recours en appel est reservé à la partie plaignante, pardevant la commission centrale, qui jugera le litige en dernière instance.

Art. XIII.

Le droit de relâche forcée de Mayence et Cologne est aboli par l'acte du congrès du 24 mars 1815, de manière, que les deux villes précitées ont perdu à jamais la faculté déxercer ce droit ou de faire arrêter les bateaux qui passeraient devant leur port, pour les forcer à rompre charge et à verser leurs cargaisons dans d'autres embarcations.

Mais attendu qu'aux termes de l'art. 20 de l'acte de Vienne, „il doit, pour obvier aux fraudes qui pourraient avoir lieu dans les endroits d'embarquement et de déchargement être établi une police réglementaire," et que les dispositions à arrêter à cet égard, („notamment, aux tarifs, la classification des marchandises, la distribution des bureaux de perception et leur organisation; l'établissement des autorités judiciaires et leur procédure; l'entretien des chemins et les travaux au lit du fleuve, les manifestes, le jaugeage des bateaux; les poids, mesures et monnaies, et leur reduction et évaluation; la police pour les ports d'embarquement et de déchargement, les associations des bateliers, la distinction entre la grande et la petite navigation, si le maintien d'une

pareille distinction peut paraître nécessaire; la fixation du prix du frêt, les contraventions, la séparation des bureaux de navigation de ceux des douanes," etc.) doivent être reservés aux termes de l'art. 27 dudit acte au réglement définitif, il est arrêté que les réglemens de navigation de 1804, actuellement en usage, sont provisoirement maintenus, comme l'unique moyen d'allier les différens interêts du commerce, des bateliers et du fisc.

Art. XIV.

Par suite et en vertù des dispositions qui précèdent, la convention de 1804, textuellement imprimée ci-après, a subi les modifications indiquées en regard de chaque article; *savoir:*

Art. 1 à 6. Cessat.

Art. 7. Les fonctions de l'employé dont fait mention l'art. 7 concernant les chargemens, la vérification des manifestes et le péage des marchandises, sont provisoirement maintenues.

Art. 8 et 9. Les dispositions des art. 8 et 9 en tant qu'elles sont relatives à l'ancien droit d'étape, dans les villes de Cologne et Mayence cessent; les redevances fixées par ces deux articles, pour l'usage des balances, grûes, quais et magasins, sont provisoirement maintenues, sauf les diminutions que les villes de Mayence et Cologne voudraient, dès à présent, proposer pour le bien du commerce, dans ces différens tarifs: Dans aucun cas ces redevances ne seront exigibles que lorsqu'on se sert réellement de l'un ou de l'autre de ces établissemens; et à fin de remédier à tous les abus qui pourraient s'être glissés dans la perception de ces redevances, la commission centrale recevra toutes les reclamations des parties lezées et y fera droit sur le champ.

Art. 10. L'art. 10, relativement aux foires de Francfort est provisoirement maintenu.

Art. 11. L'art. 11 se trouve modifié par les dispositions des art. 14, 15, 16 et 17 ci-après.

Art. 12. L'art. 12 reste en vigueur dans le sens des modifications des art. 14, 15, 16 et 17 précités.

Art. 13. L'art. 13 concernant le réglement du prix du frêt est provisoirement maintenu; mais l'autorité administrative, prendra sur ce réglement, outre l'avis des chambres du commerce et magistrats désignés dans cet article, encore celui de Schrek, Spire, Coblence etc.

Art. 14, 15, 16 et 17. Les dispositions des art. 14, 15, 16 et 17 sont modifiées, comme il suit:

Les bateliers qualifiés actuellement en exercice sur le Rhin conventionnel, continueront à exercer leur profession, avec leurs propres embarcations et agrès en se conformant en tout et jusqu'à ce qu'il en sera autrement ordonné, aux réglemens de police y existans, de manière cependant, que les bateliers brevétés, qui ne voudront plus rester membres des anciennes associations, auront, en renonçant par là à l'avantage du tour de rôle, et après avoir demandé auprès de l'autorité supérieure, des brevets ou autorisations, plus convenables à leur interêt, la faculté de passer devant les ports de Mayence et Cologne, sans que les magistrats desdites villes puissent les forcer à rompre charge.

Pour obtenir ces brevets ou autorisations, ils adresseront leurs demandes à la commission administrative, laquelle les soumettra avec son avis motivé à la commission centrale pour recevoir son approbation.

De même les bateliers des confluens du Rhin pourront faire les mêms démarches auprès de cette autorité, pour obtenir sous les conditions requises de pareilles autorisations, et en attendant ils pourront continuer à exploiter la navigation du Rhin, sur le pied actuel, en se conformant dûement aux réglemens de police de navigation, préscrits pour l'ordre des chargemens et le contrôle des manifestes.

Art. 18. Les dispositions de l'art. 18, relatives au tour de rôle et l'ordre des chargemens, existant dans les ports de Cologne et Mayence, étant considérées comme nécessaires pour la régularité des transports et la sureté des marchandises, confiées à la navigation, seront provisoi-

rement conservées, ainsi que le terme de chargement, qui en attendant le réglement définitif est fixé pour toutes les directions à 10 jours, non y compris les dimanches et jours de fête.

Et à fin de faciliter les envois de toutes les manières et pour éviter toutes éspèce de retard dans les expéditions des marchandises, les maisons de commerce, qui voudront expédier une cargaison complète, auront la faculté de choisir parmi les bateliers brevétés, présens au port, celui qui leur conviendra le mieux, et le batelier choisi, en renonçant pour cette fois à son tour de rôle, ne sera plus astreint au terme de chargement fixé ci-dessus, il devra au contraire partir aussitôt que son chargement aura atteint la quantité de marchandises, que le négociant chargeur a déclaré au contrôleur de station, vouloir lui confier.

Dans les mêmes vûes et à l'effet de faire jouir, même pendant le tems que durera le régime intérimaire, tous les ports du commerce du Rhin des avantages que peut leur procurer une navigation règlée à tour de rôle, les autorités locales de ces ports, qui désireraient en établir, pourront, à cet égard faire parvenir dès à présent, leurs désirs et propositions à la commission centrale, laquelle après avoir examiné, si elles sont faites dans les principes d'une liberté basée sur le bon ordre, y fera droit sans difficulté, en leur accordant l'approbation requise.

Pourront dans les mêmes vûes, et s'ils forment un chargement plein et sont chargés en évidence et de manière à permettre de distinguer la différence des qualités, par le simple coup-d'oeil des visiteurs, passer devant tous les ports du Rhin, sans être astreints à d'autres formalités ou redevances que celles préscrites pour la perception du droit de navigation, les objets et productions du sol, qui par leur gros volume, leur fragilité ou leur peu de valeur, ne peuvent supporter le transbordement sans se détériorer ou diminuer de prix dans le commerce, savoir: la houille et les charbons de terre; les terres à pipes et à pots, les pierres à batir la poterie de terre de toute espèce; les eaux minérales; les fruits et legumes frais; la chaux; le plâtre, les briques, tuiles,

ardoises, le trasse, les pierres de tuf, la tourbe, les bois de charpente, de construction et à bruler; les tabacs en feuilles, les ecorces à tan, etc.

Mais si dans le même bateau il se trouve conjointement avec les articles ci-dessus specifiés, quelques autres objets entremelés, de manière à ne pas laisser la faculté aux employés à la perception, d'en distinguer exactement et à vûe d'oeil les qualités, le batelier optera entre le dechargement ou le payement du maximum du droit fixé par le tarif.

Art. 19, 20 et 21. Les bateliers exerçant la petite navigation ou le cabotage, dont font mention les art. 19, 20 et 21 et qui a pour objet les communications mutuelles entre les differens lieux des deux rives du Rhin, continueront leur profession dans les parties du fleuve exprimées dans les autorisations, qui leur ont été delivrées sous l'autorité de leurs souverains respectifs.

Il leur est permis en outre, (sauf les réglemens territoriaux relatifs aux droits d'entrée et de sortie) de charger et décharger, dans tous les lieux sur les deux rives du Rhin, les objets specifiés dans l'article précédent, en se conformant, quant au chargement, à ce qui est prescrit.

Ils peuvent aussi conduire dans les ports de station des objets pour le grand commerce, et y prendre en retour des provisions de ménage ou des objets de commerce mercier, destinés pour les lieux intermédiaires, devant *lesquels ils* passent.

Art. 22. L'art. 22. concernant les diligences d'eau, les yachts et les nacelles, employés au transport des voyageurs, sera maintenu jusqu'à nouvel ordre, avec les modifications existantes.

Art. 23. L'art. 23 relatif à la navigation des rivières qui se jettent dans le Rhin, est modifié comme suit: „Tous les bateliers appartenant à ces rivières qui veulent exploiter la navigation du Rhin, sont obligés de se munir d'un manifeste dans la forme préscrite par l'art. 91 de la convention et de se conformer généralement à tous les réglemens de police y établis. Et jusqu'à ce que ces mêmes réglemens seront introduits sur les rivières, aux quelles ils appartiennent, ils pourront, le

cas échéant, être astreints au premier bureau de perception, devant lequel ils passent à remplir les formalités préscrites pour le Rhin conventionnel.

Art. 24. L'ordre actuel fixé par l'art. 24, relativement à la navigation entre Mayence et Francfort au moyen du *Marktschiff* est maintenu.

Art. 25 à 32. Les art. 25 à 32, relativement aux douancs, cessent par suite des stipulations de l'art. 22 de l'acte de Vienne. En conséquence les marchandises transportées sur le Rhin, ne sont pas soumises aux lois de l'administration des douanes, aussi longtems quelles gardent la rivière, ou si, après avoir touché terre, elles ne sont pas declarées être destinées pour l'interieur d'un état, ou pour le transit par terre à travers de cet état.

En vertû de ces stipulations, ces marchandises restent, tant quelles se trouvent à bord du bâtiment, sous la sauve-garde des lois qui regissent la navigation du Rhin, et ne sont par conséquent passibles d'aucuns autres droits, que de ceux imposés sur cette navigation.

Art. 33 à 36. Les dispositions telles quelles se trouvent specifiées dans les art. 33 à 36, relativement à l'entretien des chemins de hallage, cessent.

En attendant le réglement définitif et pendant l'exécution de la présente instruction interimaire, la commission centrale aura soin, que les chemins de halage soient mis et entretenus en bon état conformément à l'art. 7 de la convention de Vienne.

Art. 39 à 41. Les stipulations des art. 39 à 41 qui suppriment tous autres droits que ceux de l'octroi de navigation établis par la convention, sont maintenues, mais il est entendu que sous la dénomination d'impositions qui affectent la navigation du Rhin ne sont pas compris les droits des douanes que chaque état a la faculté d'établir ou de conserver sur son territoire particulier, en ne les faisant percevoir toutefois, que lorsque les marchandises sortent des bateaux pour entrer dans l'étendue de sa domination.

Art. 44. Les dispositions contenues dans l'art. 44 conçernant l'inspection, sont provisoirement et jusqu'à ce qu'il en sera autrement ordonné, maintenues.

Eu conséquence les inspecteurs ou à leur défaut, les agens que la commission centrale designera ad hoc, reprendront les fonctions specifiées dans le dit article, pour les exécuter conformément aux instructions qui leur seront données a cet effet.

Art. 46. L'art. 46 est maintenu, en laissant subsister toute-fois et provisoirement les changemens operés pour le transferement des bureaux de perception, savoir: celui de Homberg à Ruhrort, de Griethausen à Lobith, présentement à Emmerich, celui de Wellmich à Caub, enfin celui de Thal à Coblence (ou comme il a été convenu dans la séance du

et alors dire:

Les bureaux de perception restent ad interim fixés aux lieux où ils se trouvent maintenant, savoir: à, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Dusseldorff, Cologne, Lintz, Andernach, Coblence, Caub, Mayence, Mannheim, Germersheim et Neubourg.

Mais àfin de ne pas assujettir induement les bateliers passant devant ces deux derniers bureaux au payement de droits plus forts que ceux stipulés par le tarif conventionnel, le montant de ces droits fixés par la convention de 1804 pour le bureau de Neubourg tant pour la descente que pour la remonte ainsi que pour le droit de reconnaissance sera partagé entre les dits deux bureaux tel qu'il sera specifié plus bas à l'art. 99.

Art. 47. Les dispositions de l'art. 47 sont conservées, sauf les changemens que la commission centrale jugera convenable d'y faire, eû égard à l'état actuel du personnel et au besoin du service des bureaux.

Art. 66 à 72. Les stipulations contenues dans les art. 66 à 72 relativement aux salaires, remises, loyer, frais de bureau et de tournées des employés de tous grades, sont provisoirement maintenues, ainsi que le mode de payement actuel.

ART. 73 à 82. Les stipulations des art. 73 à 82 concernant les retraites et pensions des employés cessent aux termes de l'art. 29 de la convention de Vienne; le réglement définitif renfermera dans le sens du dit article et d'après les principes de l'art. 59 du recès de l'empire de 1803, les stipulations relatives à ces pensions et retraites.

ART. 83. L'art. 83 est conservé littéralement.

ART. 85. L'art. 85 est maintenu avec cet amendement: que defense est faite aux employés de tous grades, de prendre part à un commerce ou trafic quelconque ni directement ni indirectement.

ART. 86. Cet article est également maintenu en remplaçant le mot du directeur général par celui de *commission administrative*.

ART. 87. L'art. 87 conçernant le cautionnement des receveurs est conservé avec les modifications contenues dans l'art. 6 de la présente instruction intérimaire.

ART. 88. L'art. 88 cesse, en ce qui concerne la forme et la couleur du pavillon; les bateaux et nacelles destinés pour le service de l'octroi porteront le pavillon de celui des états auquel ils appartiennent, mais pour en designer l'usage particulier, qui est interdit à tout autre, il y sera ajouté au terme de l'art. 23 de la convention de Vienne, le mot *Rhenus*.

Quant à la poursuite et visite des embarcations en rivière, les dispositions y relatives sont maintenues à l'exception de celles, qui regardent les douanes.

ART. 89. En attendant le réglement définitif, il ne sera rien changé dans l'état actuel des choses.

ART. 90. Les dispositions de l'art. 90 étant considerées comme essentiellement utiles pour la célérité des expéditions et la perception des droits, sont conservées et seront exécutées strictement, d'après les instructions existantes, émanées de l'ancienne administration sur le jaugeage des bateaux; à cet effet les deux bureaux de jaugeage primitivement institués pour Mayence et Cologne, seront remis en vigueur, et munis des instructions que l'ordre actuel des choses rendra nécéssaire.

Art. 91 et 92. Les art. 91 et 92 qui prescrivent les manifestes dont chaque embarcation doit être munie, sont maintenus et ces actes continueront à être redigés dans les formes préscrites.

Art. 93. Les stipulations de l'art. 93 relativement à l'acquittement des droits de navigation pour les distances à parcourir, continueront provisoirement à être observées dans le sens des instructions existantes.

Art. 94. Le droit de réconnaissance fixé par l'art. 94 continuera également à être perçu sur le pied actuel jusqu'à ce que le réglement définitif l'aura rectifié dans le sens de l'art. 3 de la convention de Vienne.

Art. 95 à 97. Les calculs et comparaisons relatifs aux poids et mésures, établis par les art. 95, 96 et 97 continueront à servir de base, pour rapporter toutes les marchandises passibles de droit au quintal décimal.

Art. 98. L'art. 98 est remplacé par l'art. 10 de la présente instruction intérimaire.

Art. 99. Le tarif des droits fixé par l'art. 99 est provisoirement maintenu sauf la reduction actuellement existante des florins et kreuzers en francs et centimes et la substitution aux mots, „republique Batave," de ceux „royaume des Pays-Bas" (ou si les deux bureaux de Germersheim *et* Neubourg devaient être conservés, comme il a été convenu dans la séance du

alors dire:

„Le tarif des droits fixé par l'art. 99 est provisoirement maintenu, sauf les changemens indiqués à l'art. 10 de la présente instruction intérimaire et avec cette modification: que tant que subsisteront les deux bureaux de Neubourg et Germersheim, le montant des droits fixé par la convention de 1804 pour celui de Neubourg sera partagé entre ces deux bureaux, comme suit.)

Art. 100. Le mode de percevoir les droits sur les bois de charpente et de construction fixé par l'art. 100 est provisoirement conservé,

et les employés à la perception continueront à opérer le mesurage et le cubage des bois de toute nature, d'après les instructions existantes.

ART. 101. La perception des droits sur les yachts et diligences d'eau fixée par l'art. 101 continuera a être faite dans la proportion y établie.

ART. 102 à 105. Les modérations admises par les art. 102, 103, 104 es 105 sur les différens objets y énoncés continueront à avoir lieu d'après les instructions existantes.

Le réglement définitif statuera sur les changemens qui seront jugés convenables d'y apporter, pour favoriser l'industrie des riverains, et faciliter le transport des productions du sol.

ART. 108 et 109. Les art. 108 et 109 sont remplacés par les dispositions des art. 10 et 11 de la présente instruction intérimaire.

ART. 111 à 117. Les dispositions des art. 111 à 117 sont provisoirement conservées à l'exception de ce qui a rapport dans l'art. 117 aux douanes.

ART. 118. L'art. 118 se rapportant à l'art. 7 de la convention est maintenu, en tant qu'il concerne le contrôle et la vérification des manifestes, que les conducteurs d'embarcations sont tenus d'exhiber aux bureaux de perception, devant lesquels ils passent.

ART. 119 à 121. Les dispositions contenues dans les art. 119 à 121 seront exécutées d'après les instructions existantes.

ART. 122 à 127. Les art. 122 à 127 cessent par suite des nouvelles dispositions, contenues dans l'art. 22 de la présente instruction intérimaire.

ART. 128 à 131. Les art. 128 à 131 restent en vigueur dans le sens de la convention de Vienne.

ART. XV.

En conséquence des dispositions qui précédent et en vertu des pouvoirs, dont l'a investi l'acte du congrès de Vienne, la commission

centrale requiert tous ceux qui naviguent sur le Rhin depuis Strasbourg jusqu'aux frontières du royaume des Pays-Bas, de se conformer strictement à ce qui est préscrit par la présente instruction intérimaire; enjoignant à tous les agens et employés attachés au service de la navigation du Rhin, de veiller pour et au nom de tous les états rivérains, à l'exécution ponctuelle des dispositions qu'elle renferme.

Art. XVI.

Sera la présente imprimée dans les deux langues, publiée par les gazettes officielles des états rivérains et envoyée par tout où il appartiendra, pour être suivie jusqu'à la publication du réglement définitif, par tous ceux qui exploitent la navigation entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas.

Fait et signé par tous les membres composant la commission centrale, à Mayence.

II.

Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten über das Project der interimistischen Instruction, unter dem 5. Sept. 1817 bei der 62ten Sitzung übergeben.

M.r le commissaire de Prusse, pour faire preuve, qu'il ne tiendra pas à son gouvernement, si nous n'avançons pas, a déclaré, dans la séance du 30 août dernier, qu'il adoptera la rédaction d'instruction intérimaire, qui vient d'être proposée par M.r Eichhoff.

Les conférences confidentielles à ce sujet, auxquelles même M.r le commissaire de Prusse après sa déclaration précitée s'excuse de prendre part, n'ayant pas encore produit le résultat désiré, il m'importe de me mettre, par une déclaration franche de mes sentimens, à l'abri du reproche dû à l'hésitation dans un moment aussi pressant.

Partant de la conviction, que l'amour du bien général a guidé la plume de M.r Eichhoff dans son projet d'une révision conciliatoire de l'instruction intérimaire du 14 janvier dernier et sans m'arrêter sur le plus minus de l'effet, qu'on y attribue pendant l'intérim à l'abolition du droit de relâche forcée, fléchissant d'ailleurs, sans conséquence toutefois pour le réglement définitif, sur d'autres points, dont quelques uns appartiennent sous la catégorie des objets indiqués dans l'art. 27 de l'acte de Vienne, je déclaré à l'instar de M.r le commissaire de Prusse, que je signerai la nouvelle redaction d'une instruction intérimaire, si M. M. mes autres collègues sont animés du même esprit conciliatoire.

En faisant ce sacrifice d'opinions, c'est dans le désir de voir terminer enfin, pour le bien général, cet objet secondaire de notre mission, et dans la supposition, que non-seulement, dès que la commission centrale se trouvera investie de la direction administrative, on commencera incontinent et terminera le plus promptement possible le réglement définitif, qui doit donner à la liberté de la navigation tout le développement que le congrès de Vienne a voulu pour la communication libre des nations, qui habitent les bords du Rhin et de ses confluens et dont les intérêts commerciaux se trouvent si intimement liés à l'accomplissement de ses vûes liberales, comme ceux de l'Europe entière à l'exécution du système de la libre navigation des fleuves; mais aussi, que, puisque ce n'est que pour la conservation de l'ordre nécessaire dans la navigation et non dans des vûes rétrécies d'intérêt local, que l'instruction intérimaire n'accorde déjà la jouissance complète du bienfait de la libre navigation, toutes les interprétations, auxquelles l'exécution de cet acte pourra donner lieu, se feront dans un sens libéral, et en faveur de l'intérêt général du commerce, et que, guidé par ce principe, l'on se trouvera toujours disposé, à lui accorder, durant l'état intérimaire, toutes les facilités, que son mouvement rendra désirables et qui seront compatibles avec le bon ordre nécessaire.

Lâs d'une prolongation de délibérations oiseuses et plus encore de

voir exposée ma patrie à des fraix, sans arriver à des résultats, que notre honneur personnel réclâme, je désire fortement que M. M. mes Collègues puissent se décider au sacrifice de quelques opinions, pour se réunir, dans un accord général, à la dernière redaction de l'instruction intérimaire.

III.

Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten über die künftigen Maasregeln eines genauen Verificationssystems, auf dem Königl. Niederländischen Rheine. Abgegeben den 19. Sept. 1817 zu dem 64ten Protocoll.

M.r le commissaire Neerlandais a donné au protocole la note suivante :

Quiconque veut consulter sans prévention la convention de 1804, doit acquérir la conviction, que le système de vérification, qu'elle a établi pour la perception des droits, ne répose en principe, que sur le jaugeage des bateaux et les manifestes des bateliers, dressés d'après les connaissemens et certifiés par eux, et que ce n'est que subsidiairement et occasionnellement, que le contrôle des manifestes a lieu lors du versement forcé des marchandises dans les ports de Mayence et Cologne, lequel, aux termes de l'art. 3 de la convention avait tout un autre but.

S'il avait été l'intention des signataires de la dite convention d'ériger ce contrôle des manifestes en principe général de vérification, n'auraient-ils pas appliqué les art. 7 et 118 de la convention à tous les ports du Rhin, où se font habituellement des chargemens et déchargemens? Car il ne pouvait leur échapper, que restreinte à deux ports seulement, la mésure devait être insuffisante pour atteindre le but, puisqu'une partie très considérable des transports sur le Rhin ne touche

guère à ces deux ports et que même la navigation remontante entre Francfort et le Haut-rhin est bien obligée par l'art. 12 de la convention de payer les droits au bureau de Mayence, sans être soumise dans le port de cette ville aux mésures qui y constituent le contrôle des manifestes.

Il parait donc, que l'on pourrait répondre à la question sur le mode de vérification des bateaux, qui passeront debout devant Cologne et Mayence, que ces bateaux doivent être vérifiés de la même manière, que le sont les cargaisons mentionnées specialement dans le dit article 12 de la convention et généralement toutes les autres embarcations, qui ne chargent pas dans les ports de Mayence et Cologne et n'y touchent pas non plus, pour arriver à leur destination.

Néanmoins on ne peut pas disconvenir, que les signataires de la convention de 1804 ont senti l'utilité d'un contrôle des manifestes, au moyen d'une vérification matérielle des marchandises, comme moyen auxiliaire d'assurer l'intérêt du fisc contre la fraude, en profitant de l'occasion, que leur présentait la rélaché forcée, pour en établir un à Cologne et un autre à Mayence, où par suite de l'obligation de relâcher, se concentraient les chargemens et déchargemens de la partie la plus considérable des marchandises appartenantes au grand-commerce; Il est même juste, que sans entrâver la navigation, le fisc ne soit pas privé de la garantie, que donne, pour ses intérêts, le contrôle attaché aux versemens forcés; mais il ne faut pas vouloir prolonger, en vûe de conserver ce contrôle, l'obligation même du versément forcé, abolie par l'acte de Vienne, ni mettre les bateliers dans l'alternative monstrueusement fiscale, de décharger en route pour être vérifiés ou bien de payer le maximum des droits.

Il est naturel, que le contrôle doit changer de place, si l'objet à contrôler est autorisé de le faire, ou que le contrôle cesse d'être central, dès que les objets à contrôler ne se réunissent plus à un centre commun; en d'autres mots, pour sauver l'intérêt du fisc, il faut ré-

courir au moyen autorisé par l'acte de Vienne, c'est à dire, il faut surveiller et contrôler les chargemens primitifs ou les déchargemens au lieu de destination, et ce moyen peut-être mis en usage par simple application des art. 7 et 118 de la convention de 1804 à tous les ports du Rhin, où se font habituellement dans ce moment-ci ou se feront à l'avenir des chargemens et déchargemens de quelque conséquence.

D'ailleurs cette mésure, que l'administration provisoire actuelle avait déjà appliquée dans le tems au port de Bingen, satisfait provisoirement à l'art. 20 de l'acte de Vienne, sans anticiper sur l'exécution de l'art. 27.

Aussi le réglement de police des ports, proposé par M.r le commissaire de Prusse et qui, comme tant d'autres, nous a occupé pendant assez long-tems, devait conduire vers ce but.

J'avais fait part à mon gouvernement de l'état des déliberations à ce sujet et des difficultés, que nous y avions rencontrées.

La commission centrale verra dans la proposition ci-après, que le soussigné par une dépêche du 6 du courant vient d'être autorisé à faire, dans la vûe d'écarter toutes les difficultés et restrictions et parvenir complètement au but, la disposition du gouvernement Neerlandais à prêter spontanement la main à l'exécution de mésures de police, qui, déjà dans l'état intérimaire, devaient donner à la navigation réciproque toutes les facilités compatibles avec une juste surveillance, que l'intérêt du fisc réclame.

Quoique cette proposition se rapporte au réglement de police des ports, qui devait faire suite à l'instruction intérimaire du 14 janvier et que l'état actuel des choses démande de la part du soussigné des communications ultérieures avec son gouvernement, il n'a pourtant pas voulû différer l'occasion, de donner à la commission centrale, par une communication éventuelle de la proposition dont il s'agit, une preuve non-équivoque du désir de son gouvernement, de rapprocher, par des condescendances non-obligatoires de sa part, le but désiré des négociations de la commission, dans lesquelles le soussigné s'est laissé constamment

guider par cette maxime morale et politique, que n'agir que pour soi, c'est n'agir pour personne et pas même pour soi.

Voici la proposition dont il s'agit.

Jaugeage des bateaux.

,,Le gouvernement Neerlandais introduira sur son territoire le systême de jaugeage des bateaux qui existe sur le Rhin conventionnel et le soussigné est chargé de démander à cet effet la communication de toutes les instructions et réglemens, qui y ont rapport.“

Contrôle des manifestes.

,,A l'avénir les bateliers qui viennent du Rhin conventionnel et sont destinés pour un port situé dans le royaume des pays-bas, pourront, s'ils le préfèrent, acquitter les droits de douane au lieu de déchargement. A leur arrivée à la première station des douanes, ils n'ont qu'à présenter leurs manifestes redigés au lieu de chargement dans la forme usitée et trouvés en règle. Ces manifestes seront visés par les employés de la première station et les bateliers pourront continuer leur route jusqu'au lieu de destination, sans subir la moindre visite ni éprouver le moindre rétard dans leur voyage; seulement pour prévenir tout chargement, déchargement ou substitution en route, les accès de l'embarcation seront duement scellés, ou bien, si l'embarcation ne se prête pas à cette mésure de précaution, il sera placé un gardien à bord.“

,,La perception des droits de péage se fera aux bureaux d'Arnheim ou Nimègue d'après ces mêmes manifestes et de la manière y usitée.“

Lors de l'arrivée au lieu de déchargement ou de destination les cargaisons seront vérifiées sur les manifestes et autres documens sous la surveillance d'employés, qui seront commis ad hoc et auxquels les manifestes devront à cet effet être remis; nul déchargement quelconque ne pourra être fait, qu'après que les scellés auront été vérifiés, ou que

les gardiens auront fait leur déclaration et que les employés mentionnés auront donné le permis de décharger et les ordres nécessaires pour la vérification.

Quant aux bateaux rémontant le Rhin et destinés pour une place sur le Rhin conventionnel, ils seront à l'avenir munis d'une déclaration ou manifeste, dressé lors du chargement sous la surveillance des employés susmentionnés et vérifiés par ceux-ci: Ces manifestes constateront toute la cargaison avec indication du poids des marchandises. Le chargement terminé, les accès de la cargaison seront également scellés ou bien il sera placé un gardien à bord et le batelier pourra continuer sa route sans arrêt ultérieur jusqu'à la dernière station des douanes, ou seulement les scellés seront vérifiés ou bien reçu la déclaration des batelier et gardien, après quoi et sans rétard pour le batelier, les cautionnemens seront rayés, qui casu quo peuvent avoir été fournis pour sureté de la réexportation des marchandises déclarées en transit et il sera accordé décharge pour les articles exportés, qui par leur nature, sont sujets aux impots de consommation intérieure.

La perception des droits de péage aura de même lieu d'après la dite déclaration ou manifeste, sous la condition expresse, qu'il servira aussi sur le Rhin conventionnel pour le calcul et la perception des droits d'octroi et des droits de réconnaissance, sans que les bateliers y soient soumis à d'autre visite matérielle, qu'au lieu de destination, soit sur le Rhin conventionnel, soit sur un de ses confluens.

Provisoirement et sans conséquence pour l'état définitif des choses, seront indiqués comme ports de chargement et de déchargement sur le territoire Neerlandais, ceux des villes d'Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht et Utrecht, sauf à en indiquer d'autres que l'intérêt du commerce pourra réclamer. Outre ces endroits indiqués ou à indiquer a l'avenir, tout chargement ou déchargement est défendu.

Le gouvernement Neerlandais se réserve telles pénalités contre les bateliers contrevenans, qu'il jugera le plus convenables et en

rapport avec ses lois des douanes, y compris le droit, d'exclure les bateliers contrevenants, sans égard au lieu de leur domicile, de la navigation sur le territoire Neerlandais pour un tems limité ou pour toujours.

Si la vérification lors du déchargement dans un port Neerlandais, servant de contrôle aux manifestes, ferait découvrir quelque fraude par rapport à l'octroi du Rhin conventionnel, il en sera donné connaissance au récéveur ou contrôleur du premier bureau du Rhin conventionnel; en tout cas on prêtera, relativement à ce point, la main à tout autre arrangement, qui puisse convenir aux parties interessées.

Puisse la présente communication dissiper cette défiance aussi injuste que funeste, semée parmi quelques membres de la commission sur les intentions d'un gouvernement, qui veut sincèrement l'exécution fidèle des vûes du traité de Vienne pour l'intérêt général du commerce et de la navigation de tous les états rivérains et qui, sans se laisser emparér par l'intérêt privé, qui a toujours à sa suite cette foule de questions de droit et de fait, de comparaisons de pertes et avantages, qui entrainent dans des discussions interminables, continuera constamment de prouver *de fait*, qu'il agit dans l'esprit public du congrès qui a voulû le bien-être général de tous les états que le Rhin arrose.

Le commissaire Neerlandais, en se réferant encore à sa note du 1. avril, relativement aux chargemens de retour, dans laquelle il a déjà fait connaître et le repête, que son gouvernement entend, que les Beurthfahrten établis ou à établir ne mettront point d'obstacle à la faculté que les maisons de commerce ont, de charger aussi hors des Beurthfahrten des embarcations in *toto:* croit pouvoir soutenir qu'avec de pareilles dispositions la navigation sur le Rhin Neerlandais sera entiérement libre jusqu'à la mer, comme il doit attendre, que les souverains de Mayence et de Cologne convaincus de cette verité et animés du même désir, à remplir les vûes liberales du congrès de Vienne, se prêteront à donner également sur leur territoire à la navigation l'essort

dont elle est susceptible, en la dégageant de tout ce qui appartient aux relâches forcées et entraves encore existantes dans les ports des dites villes et que les autres états joindront leurs instances à celles du soussigné, pour les y persuader, puisqu'il est clair, qu'aussi long-tems, que la communication libre n'existera pas pour tous les états rivérains et pour toutes les directions, le royaume des Pays-Bas ne pourra réaliser les sentimens de libéralité, qu'il prononce.

Le commissaire Neerlandais attend du reste en son tems de la commission centrale un retour d'ouvertures franches et dictées par la même tendance au bien général.

Le commissaire Neerlandais a de plus déclaré verbalement, qu'il attendait sous peu le tarif ou mode de perception des péages lévés à Arnheim et Nimegue dont il se propose alors de faire communication aux divers membres de la commission centrale.

La Commission Centrale prend le contenû de la pièce très intéressante, dont lecture vient d'être faite en déliberation, pour s'expliquer sur son contenû en tems utile.

IV.

Aeusserung des Königl. Preuss. Bevollmächtigten auf vorstehende Niederländische Erklärung, abgegeben den 23. Sept. 1817 im 65ten Protokoll.

Das Stück, welches der niederländische Herr Commissarius in das letztere Protokoll hat einrücken lassen, ist von der Beschaffenheit, dass, ehe ich dasselbe mit Erfolg an meinen Hof schicken kann, ich Denselben zuvor bitten muss, sich darüber zu erklären: „ob er ein-

willigeť, dass die nämliche Ordnung der Dinge auf dem konventionellen Rhein eingeführt werde, welche er auf dem niederländischen Rhein einzuführen vorschlägt, und ob er glaubt, dass alsdann der Rhein so frei seyn wird, als er dem Inhalt der Art. 1, 19 und 22 der Wiener Akte gemäs seyn kann und muss? Es ist nicht unnütz, das, was der niederländische Herr Commissarius durch das oben angeführte Stück *zuzugestehen* anbietet, mit demjenigen zu vergleichen, was derselbe durch den, in das Protokoll vom 14ten Januar letzthin eingerückten 21ten Art. des Projekts einer interimistischen Instruktion sich bereits erklärt hat, *anzunehmen.*"

Im Fall, dass der niederländische Herr Commissär gut finden möchte, meine Frage nicht zu beantworten, oder seine Antwort zu verschieben, wie dieses bis jetzt auf jene vom 28. Februar jüngsthin von allen Commissarien des konventionnellen Rheins gemachte, statt gefunden hat; so verwahre ich mich gegen jeden Vorwurf, das Geschäft in die Länge zu ziehen.

V.

Beurtheilung der vorstehenden interimistischen Instruktion, durch den Herzoglich Nassauischen Bevollmächtigten. Abgegeben den 7. Oct. 1817 im 69ten Protokoll.

Nach dem Protokoll der 63ten Sitzung, bei Gelegenheit der Abstimmung über die Annahme eines von dem K. Preussischen Herrn Commissär in Zirkel gesetzten, von dem Herrn General-Direktor Eichhoff entworfenen Projekts zu einem interimistischen Gesetz für die Rheinschifffahrt, habe ich mir vorbehalten, in der jetzigen Lage der Sache, die Instruktion meines Hofes um so mehr einzuholen, als das neue Projekt von den Grundsätzen gänzlich abweicht, nach welcher das interimistische Gesetz redigirt ist, welches in das Protokoll

vom 14. Jänner d. J. eingetragen und bereits von fünf Stimmen angenommen worden war. —

Ich habe diese Instruktion nunmehr erhalten, und zwar ganz in dem Sinn meiner, in das Protokoll der 60ten Sitzung niedergelegten Abstimmung gegen einen Vorschlag des K. Preussischen Herrn Commissärs, welcher schon die Basis des jetzt in Frage stehenden Projekts zu der interimistischen Instruktion enthielte.

Man ist bei den Wiener Kongress-Verhandlungen und Beschlüssen, über die Schifffahrt auf den europäischen Strömen und auf dem Rheine insbesondere, von dem obersten Prinzip ausgegangen, dass das besondere Schifffahrts-Interesse einzelner, von einem grösseren gemeinschaftlichen Strome durchschnittener Staaten, dem allgemeinen europäischen Handels-Interesse, welches ungehinderte Schifffahrt auf diesen Strömen verlangt, untergeordnet werden müsse. Alle Kongress-Beschlüsse hatten zum Ziele, auf die Befriedigung dieses allgemeinen Interesses hinzuwirken, und durch Hinwegschaffung früher bestandener Privilegien, den Vorzug aufzuheben, welchen ein Uferstaat zum Nachtheil des andern, ja selbst zum Nachtheil des Welthandels, bisher behauptet hat.

Nur auf diesem, durch die Natur der Sache vorgezeichneten, graden Wege, konnten die Kongress-Beschlüsse die grösstmöglichste Handelsfreiheit auf den, mehrere Staaten durchströmenden, europäischen Flüssen erreichen.

Beschränkungen dieses obersten Prinzips und dieser Handelsfreiheit, dürfen auch nur wegen unverkennbar nothwendiger polizeilicher Maasregeln eintreten: und wo polizeiliche Maasregeln bestehen, welche die Gränzen der Nothwendigkeit überschreiten, da müssen solche in ihr richtiges Verhältniss zurückgesetzt, und in dieser Beschränkung allgemein gemacht werden, damit unter ihrem Schutze eine allgemeine Handelsfreiheit bestehen kann.

Die mit dem Vollzug der Kongress-Beschlüsse für den Rhein be-

auftragte Central-Commission, darf diese obersten Gesichtspunkte nie aus den Augen verlieren, wenn Sie ihre Bestimmung erfüllen, und den Erwartungen entsprechen will, zu welchen nicht allein das deutsche, sondern selbst das ganze europäische Publikum berechtigt ist.

Die Art. 1 und 19 der Wiener Schifffahrts-Akte für den Rhein insbesondere, zeichnen uns bestimmt vor, was wir vollziehen sollen.

Der Art. 1 sagt: die Schifffahrt auf dem ganzen Rheinstrome, von dem Punkt an, wo er schiffbar wird, bis an das Meer, für die Thalfahrt sowohl, als für die Bergfahrt, soll gänzlich frei seyn, und kann in Beziehung auf den Handelsbetrieb, durchaus Niemand verwehrt werden.

Der Art. 19 hebt den gezwungenen Umschlag zu Mainz und Köln auf, und erlaubt Jedem, ungehemmt den Rhein hinab und hinauf zu fahren, ohne an irgend einer Stadt, in irgend einem Hafen oder sonstigen Ort verbunden zu seyn, umzuschlagen, und ein anderes Fahrzeug zu nehmen.

Aus diesen beiden obersten Sätzen gehen alle folgenreiche Consequenzen schon von selbst hervor.

Das von dem K. Preussischen Herrn Commissär in Zirkel gesetzte und zur Abstimmung gebrachte Projekt, zu dem interimistischen Gesetz für den Rhein, verlässt ganz jene obersten Gesichtspunkte, und diese ausdrücklichen Vorschriften des Gesetzes: es enthält eine grosse Anzahl von Bestimmungen, welche gegen jene obersten Grundsätze, die Freiheit der Schifffahrt beschränken, welche die Stapel-Rechte von Köln und Mainz nicht nur nicht aufheben, sondern vielmehr dieses längst abolirte Recht gewisser Maasen dadurch aufs Neue wieder einführen, dass nur Ausnahmen davon unter beschränkenden Clauseln und Reservationen nachgegeben werden.

So sagt zwar der Art. 13 dieses Projekts, dass die Städte Mainz und Köln das Recht auf einen gezwungenen Umschlag für immer verloren hätten: setzt aber sogleich hinzu, dass nur gehörig geaichte

Schiffe durchgelassen werden sollten, und das Gesetzes-Projekt bestimmt in der Folge, dass die Privilegien der Frankfurter Messe beibehalten seyn sollten; dasselbe führt also dieses angeblich städtische Recht, die Schiffe zum Umschlag zu nöthigen, auch als solches, für die nicht geaichten Schiffe, und für die Zeit ausser der Messe, sogleich wieder ein.

Derselbe Art. bestimmt noch weiter, dass, ohnerachtet der Aufhebung des Umschlags, als städtisches Recht, das ganze bisherige Schifffahrts-System, wie solches durch die, zwischen Frankreich und dem Fürsten Primas abgeschlossenen Convention vom Jahr 1804 geordnet ist, bestehen bleiben solle, behält also in Wirklichkeit und als Regel den ganzen dermaligen fehlerhaften, durch Monopole die Freiheit hemmenden, Zustand bei. Und während die Städte Mainz und Köln das Recht verloren haben sollen, die Schiffe zum Umschlagen anzuhalten, bleibt dieses Umschlagen dennoch nothwendig, theils weil die Schiffer nur gewisse Stromstrecken bis zu den Stationshäfen von Mainz und Köln zu befahren berechtigt, theils weil nur in diesen Häfen die Stations-Controleurs für das Ein- und Ausladen bis jetzt angestellt sind.

Die Central-Commission soll sich ferner nach diesem Artikel noch besonders verbindlich erklären, diesen aufs Neue erretteten dermaligen Zustand der Dinge nicht eher abzuändern, als bis sich diese, aus sieben unabhängigen Stimmen zusammengesezte Versammlung, auch über den lezten Punkt ihrer allerdings nicht leichten Aufgabe vereinigt haben würde, und die ganze neue Schifffahrts-Einrichtung, mit allen Detail-Bestimmungen, in das endliche und alles umfassende Schifffahrts-Gesetz aufgenommen seyn, und dieser Schifffahrts-Codex von sieben verschiedenen Höfen, die höchste Sanction erhalten haben würde.

Und was giebt man uns für diese zu übernehmende Verbindlichkeit, den ganzen bisherigen Zustand in einem Augenblick aufs Neue zu sanktioniren, wo das Publikum, nach Verlauf von beinahe drei Jahren ein Resultat von unsern Arbeiten zu erwarten berechtiget ist!

Es sollen erstlich die zünftigen Rheinschiffer, wenn sie ihr Recht auf die Rangfahrt aufgeben wollen, ohne jedoch im übrigen der Rechte und Pflichten des Zunftverbandes überhoben zu seyn, die Befugniss haben, bei der höhern Rheinschifffahrts-Behörde Erlaubniss-Scheine auszuwirken, den Rhein auf einer grösseren Strecke als bisher zu befahren, ohne dass die Magistrate der Städte von Mainz und Köln (also abermals ein neu erstandenes, angeblich städtisches Recht) sie zum Umschlag nöthigen können.

Diese Erlaubniss-Scheine werden von der Central-Commission, auf motivirten Bericht (der Administrations-Commission für die Rheinschifffahrt) ertheilt: es fehlen aber alle nähere Bestimmungen darüber, in welchen Fällen sie ertheilt, oder abgeschlagen werden können.

Gleiche unbestimmte Befugniss, solche Erlaubniss-Scheine nachzusuchen, haben die Schiffer von Nebenströmen, welche sich in den Rhein ergiessen, jedoch wird im übrigen für sie der bisherige Zustand auf dem Rhein ganz und gar bestätigt.

Ferner wird dem Handelsstand zu Mainz und Köln erlaubt, einen Schiffsmeister, an welchem die Reihe zur Abfahrt nicht steht, für eine Waaren-Versendung zu wählen, wenn das Handlungshaus ihm eine volle Ladung giebt: und alsdann zählt für den Schiffer diese Fahrt als eine Rangfahrt. Eine kleine Begünstigung der Schifffahrt überhaupt; denn wenn Waaren für eine volle Ladung vorhanden sind, fährt auch der Schiffer im Rang ohne Verzug ab.

Ferner soll es allen Rheinhäfen gestattet seyn, gleich jezt ihre Wünsche, — Rangfahrten einzurichten, der Central-Commission vorzutragen.

Ueber die Rechte und Begünstigungen solcher Rangfahrten aber, namentlich, ob solche Rangschiffer auch an Mainz und Köln vorbeifahren können, ohne angehalten zu werden, und ob die Manifeste solcher Rangschiffer dieselbe Gültigkeit haben sollen, wie die, welche von den Stations-Controleurs zu Mainz und Köln ausgefertigt sind, darüber schweigt der Gesetzes-Entwurf.

Endlich sollen diejenigen Produkte, welche in den Artikeln 103, 104 und 105, der Convention von 1804 genannt sind, als solche Gegenstände, welche die volle Oktroi-Gebühr nicht bezahlen, und an jedem Oktroi-Bureau, vermöge ihrer Masse, leicht erkannt und verzollt werden können, an Mainz und Köln vorbei gehen, ohne umzuschlagen.

Sind diese Produkte aber, mit andern, höher verzollten, vermischt, so dass die Ladung nicht in die Augen fällt, so ist dem Schiffer keine andere Wahl gelassen, als umzuladen, oder den höchsten Oktroi-Tarif zu bezahlen.

Der Herzogliche Nassauische Hof glaubt, dass durch diese kargen Ausnahmen, von einer den Verträgen nach nicht mehr existirenden Regel, dem Sinn und der Tendenz dieser Verträge entgegen gewirkt werden würde, und dass durch ein an solche Bedingungen geknüpftes, überall Unbestimmtheiten zurücklassendes Gesetz, das wahre Interesse keines der betheiligten Staaten erreicht werden könne. Es verlange vielmehr das Interesse aller Rheinbewohner, insbesondere der nicht privilegirten Städte Mannheim, Speier, Worms, Coblenz, Mühlheim, Düsseldorff, Wesel u. s. w., das Interesse aller Bewohner der Ströme, die sich in den Rhein ergiessen, es verlange das Interesse des ganzen europäischen Handels, dass der Wiener Kongress-Beschluss in seiner wahren Tendenz ausgeführt, und dem Vollzug in diesem Sinn nicht indirekt entgegen gewirkt werde. — Zu zweiflen seye nicht, dass auch jetzt noch sämmtliche, bei der Rheinschifffahrt näher interessirte, Staaten, diesem Grundsatz eben so huldigen würden, wie sie es früher bei den Wiener Kongress-Beschlüssen gethan und ausgesprochen haben. Und das Partikular-Interesse zweier Städte werde also auch jetzt nicht das Uebergewicht über das Allgemeine davon tragen.

Ich bin daher instruirt worden, dass ich meinen früheren Anträgen, und abgelegten Abstimmungen gemäss, auf der vollen Freiheit der Schifffahrt, und der sofortigen Aufhebung des Umschlags-Rechts

mit allen seinen Folgen, ohne welche sich eine wahre Freiheit der Schifffahrt nicht denken lasse, ferner bestehen, jeder diesem Prinzip entgegen laufenden Bestimmung mich entgegen setzen, mithin auf den Artikeln des in das Protokoll vom 14. Jänner aufgenommenen, von der Central-Commission früher reiflich diskutirten, und nach Vernehmung aller Sachverständigen redigirten Schifffahrts-Gesetzes beharren, und der sich jezt für das neue Gesetzes-Projekt gebildeten Majorität nicht erreichen solle.

Indem ich mich beehre, meinen Herrn Kollegen dieses zu eröffnen, erlaube ich mir, die nachfolgenden Momente aus den bisherigen Verhandlungen heraus zu heben, um in der jetzigen Krisis der Verhandlungen nicht unbemerkt zu lassen, wie es gekommen, dass noch in diesem Augenblick bei der Central-Commission keine Vereinigung über die wichtigsten Theile der von ihr zu lösenden Aufgabe bestehet, und nach länger als einjährigen Zusammenkünften das Publikum noch nicht in den Genuss der Vortheile einer freien Rheinschifffahrt gekommen ist, welche der Wiener Kongress ihm unwiderruflich zusichert.

Die Wiener Convention über die Rheinschifffahrt, enthält in dem Art. 51 im Grunde ganz ausserwesentliche Bestimmungen unter der Ueberschrift: *Art und Weise, wie die neue Ordnung der Dinge in beschleunigten Vollzug kommen solle.* Es ist daselbst gesagt, dass die Central-Commission, welche sich übrigens spätestens schon am 1. Juni 1815 hat versammeln sollen, sogleich durch eine interimistische Instruktion ihren Zusammentritt verkündigen, und einstweilen nach der Convention von 1804 verwalten solle, bis das neue Gesetz vollendet seyn würde, jedoch solle frühzeitig angezeigt werden, welche Artikel der Convention von 1804 wirklich schon durch den Wiener Vertrag supprimirt seyen, und welche andere Bestimmungen an die Stelle dieser Artikel treten müssten.

In dem nachfolgenden Artikel heisst es, dass die Central-Commission sich sogleich mit der Entwerfung des neuen Gesetzes für den

Rhein zu beschäftigen habe, dass erst nach der Sanction dieses Gesetzes, durch die Höfe die neue Ordnung der Dinge beginnen und die Central-Commission in ihre gewöhnliche Funktionen treten könne.

Da im Art. 31 ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass die Central-Commission schon in der interimistischen Instruktion anzeigen solle, was aus der Convention von 1804 supprimirt sey, und was an die Stelle dieser supprimirten Bestimmungen treten solle; so ist die Bestimmung des Art. 32, dass die neue Ordnung erst nach erfolgter Sanktion des definitiven Reglements beginnen werde, nur unter dieser Beschränknng zu verstehen, und es sind diese Artikel ohne allen Zweifel, wie die ganze Rheikschifffahrts-Akte selbst, in dem liberalsten Sinn, und in der unverkennbaren Absicht hingeschrieben und angenommen worden, die Sache selbst zu befördern. Auf diesem vorgeschriebenen Weg musste die Sache in jedem Fall voran gehen: aber es war der Central-Commission nicht benommen, noch einen näheren Weg einzuschlagen, wenn sich zeigen würde, dass sich der Zweck auf diesem schneller erreichen lasse.

Alle paciscirende Staaten wollten die bald möglichste Realisirung der Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein, dieses allein war und ist die oberste und letzte Tendenz.

Es war daher von Anfang an meine Meinung, und die Meinung noch anderer meiner verehrten Herrn Collegen, dass man gleich von Anfang an, und nach und nach so viel, als jedesmal ausführbar war, vollziehen solle, indem alsdann, wenn das endliche Gesetz zur Sanktion der Höfe gebracht würde, schon einige Erfahrung für das neue System sprechen könne, und das, was provisorisch und vorbehaltlich der definitiven Sanktion vorbehalten war, immer wieder hätte geändert und verbessert werden können. — Wir waren also von Anfang an der Meinung, dass der Stapel mit allen seinen Folgen und Einrichtungen sofort aufgehoben werden müsse, und fanden für diese Meinung auch die ausdrücklichen Sätze im Gesetz, welches wörtlich sagt, dass

schon durch die interimistische Instruktion die Artikel aus der Convention bezeichnet werden sollten, welche der Wiener Kongress *supprimirt* habe, und angegeben werden solle, welche andere Bestimmungen schon sogleich surrogirt werden sollten.

Ein supprimirter Artikel konnte also keine Gültigkeit mehr haben: und da der Stapel in Wien supprimirt ist, konnte er also nach der Versammlung der Central-Commission nicht mehr bestehen, oder in der interimistischen Instruktion neuerdings als beibehalten erklärt werden.

Zu läugnen ist nicht, dass, wenn man den Stapel mit allen seinen Folgen aufhebt, ein grosser Theil der Convention von 1804 zusammen fällt, oder modifizirt werden muss.

Allein, da diese durch die so fortige Aufhebung der Stapel-Rechte durchlöchert ist und ganz wegfallen soll; so war es nicht nur gleichgültig, sondern vielmehr dem wahren Interesse der Sache angemessen, dieses je eher je lieber zu bewirken.

Andere fanden hierin Anstand: sie haben es bisher versucht, durch das hängen an Worten und durch Wortdeutungen, den liberalen Geist aufzuhalten, welcher das Ganze erschaffen hat, und sie haben nur ein Jahr lang hingehalten, was am Ende doch geschiehet, weil es geschehen muss, und weil es das Gute, Wahre, und Vertragsmässige ist.

In dieser engen Ausdehnung war das Projekt zu einer interimistischen Instruktion abgefasst, welches der ehemalige General-Direktor der Rheinschifffahrt, Herr Eichhoff, den Mitgliedern der Central-Commission, bei ihrem Erscheinen in Mainz, überreichte. Nicht ohne Widerspruch wurde auch der verstorbene Obrist Gergens in die Sizzung eingeladen, und dieser behandelte die Sache gerade in dem umgekehrten, in dem liberalen, an keine Form gebundenen Sinn.

Dazumal siegten seine Gründe sogleich bei der Majorität, und man überliess mir, ein neues Projekt zur interimistischen Instruktion zu entwerfen, welches den folgenden Diskussionen eine andere Richtung gab, (Protokoll der 12ten Sitzung). Die Tendenz dieses Projektes

gieng dahin, die Stapelrechte sogleich mit allen Folgen und Einrichtungen aufzuheben, und schloss die Niederländische Schiffe, weil der K. Niederländische Herr Commissär vor der Sanktion des definitiven Gesetzes auf dem Niederländischen Rhein gar nichts thun wollte, vermöge der Reziprocität, von den Vortheilen der neuen Ordnung aus.

Das Projekt zog sich grossen Widerspruch zu, sowohl von Seiten derer, welche die Zeit zur Aufhebung der Stapel-Rechte so nahe nicht sahen, als von Seiten des Niederländischen Herrn Commissärs.

Inzwischen ist zu bemerken, dass alle nachfolgenden, von verschiedenen Seiten entworfenen Gesetzes-Projekte bis zu dem, welches in das Protokoll vom 14. Jänner d. J. als vollständig discutirt, und durch die Mehrheit aller Stimmen (Preussen und Holland ausgenommen) angenommen ist, von dem Gesichtspunkt ausgiengen, dass die Stapel-Rechte mit allen Folgen und Einrichtungen sogleich aufhören mussten.

Selbst in dem Entwurf, den der K. Preussische Herr Commissär, welcher, wie gesagt, am 14. Jänner der Majorität nicht beigetreten war, unterm 2. Dezember v. J. förmlich, als von ihm angenommen, und als seine eigene Arbeit überreichte, heisst es wörtlich: *Art.* 14. „In Gemäsheit Art. 19. der Wiener Convention, hört das Umschlags-Recht, welches die Städte Mainz und Köln ausüben, am künftigen Merz (1817) gänzlich auf, mit allen Institutionen, Einrichtungen und Abgaben, welche Bezug auf dieses Umschlags-Recht haben, oder eine Folge davon sind.“

Art. 15. An demselben Tage, den 1. Merz, hört jedes ausschliessliche Beschiffungs-Recht auf dem Rhein auf, und es ist jedem bis jetzt gesetzlich patentisirten Schiffer, eben so wie demjenigen, welcher sich von jetzt an über die gesetzlichen Erfordernisse ausweisst, erlaubt, den ganzen Rheinstrom zu befahren, und ungehindert an den Häfen von Mainz und Köln vorbei zu fahren, ohne umladen oder seine Ladung in ein anderes Fahrzeug bringen zu müssen.

Art. 16. Die dermaligen Schifferzünfte hören auf, nach ihrer bisherigen Einrichtung, so weit sich solche auf den gezwungenen Umschlag, oder irgend ein Schiffer-Monopol gründet.

Art. 17. Die Abtheilung der Schifffahrt in die, des Ober-, Mittel- und Unterrheins, und der Unterschied zwischen der grossen, intermediär und kleinen Schifffahrt kann nicht mehr existiren, in dem Sinn der Convention von 1804.

Art. 18. Um die Schifffahrts-Polizei aufrecht zu erhalten; um jede Art von Unordnung beim Laden und Defraudation der Oktroi-Gebühren zu verhüten, soll nur in denjenigen Häfen ausgeladen werden, welche zu diesem Behuf entweder schon bestehen, oder als solche von den respektiven Territorial-Souverains bezeichnet, und durch die Central-Commission dem Publikum bekannt gemacht werden.

Art. 19. Die Central-Commission sorgt dafür, dass diese Ein- und Auslade-Häfen mit allen erforderlichen Anstalten versehen seyen etc.

Also sind die wahren Grundsätze dazumal von dem K. Preussischen Herrn Commissär selbst angenommen worden, und da die in das Protokoll vom 14. Jänner aufgenommene interimistische Instruktion in diesen wesentlichen Punkten gar nichts anders sagt, als was der Central-Commission hier von Königl. Preussischer Seite angeboten war; so bleibt es völlig unerklärbar, wie sich der K. Preussische Herr Commissär von der Majorität am 14. Jänner trennen konnte, um so weniger, als derselbe, Zeuge der Protokolle, zu jedem einzelnen Artikel des Gesetzes vom 14. Jänner seine Zustimmung gegeben hatte, und man ausdrücklich nach dem Protokoll vom 20. Dezember darin übereingekommen war, dass jeder Commissär an sein Votum gebunden seyn sollte.

Die Central-Commission unterliess auch nicht, den Herrn General-Direktor Eichhoff mit seinem Gutachten über die Ansichten und Grundsätze, welche dem neuen Gesetze vom 14. Jänner unterliegen, zu vernehmen, welcher ihnen dazumal seinen ungetheilten Beifall gab, und

die enge Tendenz seiner ersten Arbeit damit entschuldigte, dass solche auf augenblickliche Emanation nach dem Akt der Constituirung der Central-Commission berechnet gewesen sey: jetzt aber, nach Verlauf längerer Zeit, und nach umsichtlicher Diskussion, die Central-Commission allerdings nach dem Geist des Wiener Vertrags weiter gehen müsse, und wohl gethan habe, weiter gegangen zu seyn. Es waren also auch die Sachverständigen einig, mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 14. Jänner; und es ist, wie gesagt, lediglich den Commissarien von Preussen und der Niederlanden beizumessen, dass sich dazumal die Central-Commission, wo sie auf dem Punkte stand, zu endigen, nicht vereinigt hat.

Das Gesetz vom 14. Jänner bestimmte ebenfalls, dass, um die Polizei- und Gebühren-Erhebung zu sichern, nur in denjenigen Häfen ein- und ausgeladen werden solle, welche theils mit den erforderlichen Anstalten schon existiren, oder von den Landesherrn mit solchen Anstalten versehen und von der Central-Commission dem Publikum bekannt gemacht werden würden.

Die alte Ordnung hörte also hiernach nur successive auf, je nachdem die Häfen von der Central-Commission als Ein- und Auslade-Station, nach der Bestimmung der Souveräns proklamirt worden wären, und es war dadurch alle Gefahr entfernt, in dem ersten Augenblick Unordnung zu veranlassen.

Dennoch erklärte der Königlich Preussische Herr Commissär später, wie er in die Aufhebung des Stapels von Köln nicht eher einwilligen könne, als bis die Central-Commission auch die nachträgliche und später gebotene Arbeit eines Strom- und Hafen-Polizeireglements entworfen haben würde.

Man gab diesem Wunsch des K. Preussischen Herrn Commissärs nach, und vollendete mit seiner gänzlichen Zustimmung auch das Strom- und Hafen-Polizeigesetz nach dem Sinne des Gesetzes vom 14 Jänner.

Jetzt durfte die Central-Commission billig erwarten, dass der

Stapel von Köln aufgehoben werden würde, da auch die letzte Bedingung erfüllt war, und man von K. Preussischer Seite der Central-Commission schriftlich und mündlich oft die Versicherung ertheilt hatte, dass wenigstens für die Schiffe des konventionellen Rheins der Kölner Stapel-Zwang ohne Aufenthalt verschwinden solle, wenn man auch mit den Niederlanden noch nicht einig wäre.

Allein bis jetzt harrte die Central-Commission hierauf vergeblich, und die vermuthete Ursache solcher Zögerung, welche man in der fortgesetzten Weigerung des Herrn Grafen von Solms, von der ihm nur provisorisch anvertrauten Ober-Direktion über den Rhein abzutreten, wie solches vertragsmässig schon am 5. August 1816, als dem Tage der Constituirung der Central-Commission, hätte geschehen sollen, erblickte, hat erst in diesen Tagen aufgehört.

Es ist bekannt, dass das neueste Projekt, gegen wesches ich mich jetzt erklärt habe, der Central-Commission gewissermaasen aufgedrungen werden wollte, und man nur die Wahl liess, etwas Unvollkommenes anzunehmen, oder Nichts zu erhalten.

Mehrere meiner Herrn Collegen zogen es vor, in dieser Lage der Sache lieber etwas zu acceptiren, als noch länger unfruchtbar zu diskutiren.

Da jedoch immittelst die Central-Commission in den Besitz der ihr gebührenden Autorität getreten ist, so ist zu erwarten, und mein Antrag, dass das Gesetz vom 14. Jänner wieder zur Basis der weiteren Verhandlungen hervorgezogen werde.

Für den konventionellen Rhein kann uns dasselbe nicht vorenthalten werden: und was das Verhältniss gegen die Niederlande betrifft, so müssen wir darüber einen gemeinschaftlichen Beschluss fassen, im Sinne des Wiener Vertrags und einer vernünftigen Reciprocität.

Und da sich der K. Niederländische Herr Commissär neuerdings schon genähert, und namentlich das System der Aiche und der Manifeste auch für den niederländischen Rhein schon von jetzt an adoptirt

hat; so ist Hoffnung vorhanden, dass die Commissarien des konventionellen Rheins; wenn sie fest vereinigt bleiben, *und selbst die liberale Basis vom 14. Jänner* nicht verlassen, auch alle noch übrigen Punkte mit ihrem Niederländischen Kollegen in Kürze erledigen können; und die Central-Commission wird alsdann in der Vollendung der neuen Schöpfung auf die Ehre vollen Anspruch machen, welche dem Gelingen einer so grossen Sache gebühret. Widrigen Falls, und wenn auch der jetzigen Negociation noch ferner das einseitige Interesse entgegen treten sollte, wird die öffentliche Stimme die Hindernisse bald bezeichnen, welche bis hieher den Vollzug liberaler Anordnungen gehemmt haben, diejenigen Städte, welche unter dieser Verzögerung leiden, werden mit vollem Recht die Vortheile reklamiren, welche ihnen der Wiener Kongress gegeben hat, und ihnen nicht aufs Neue entzogen werden können, und in diesem Kampf wird das Interesse der Stadt Köln über das Interesse aller übrigen, auch Preussischen Rhein- und Handelsstädte schwerlich den Sieg davon tragen.

VI.

Bemerkungen des K. Preuss. Bevollmächtigten zur vorstehenden Beurtheilung. Abgegeben den 10. Oct. im 70ten Protokoll.

Mit der grössten Aufmerksamkeit habe ich die von dem Nassauischen Herrn Commissarius, dem Protokoll vom 7ten dieses Monats einverleibte Darstellung der gegenwärtigen Lage des, der Central-Commission auferlegten Geschäfts gelesen, und ich zögere nicht, mich über den Inhalt derselben zu erklären, indem ich alles das stillschweigend übergehe, was nicht gerade zum Ziele führt.

Der Nassauische Herr Commissarius sagt nehmlich: *dass die Art. 1 und 19 der Wiener Kongress-Akte uns bestimmt vorzeichnen, was wir vollziehen sollen.*

Der Herr Commissarius ist eingeständig: *dass, indem man den Stapel mit allen seinen Folgen aufhebt, ein grosser Theil der Konvention von 1804 zusammen fällt, oder modifizirt werden muss.*

Der Herr Commissarius erinnert sich: *dass das in der 12ten Sizzung von ihm vorgelegte Projekt zu einer interimistischen Instruktion, die niederländischen Schiffe während des Interimistikums von den Vortheilen des gezwungenen Umschlags ausschloss.*

Da es durchaus unmöglich ist, einiger über die Grund-Prinzipien zu seyn, als es der Nassauische Herr Commissär und ich waren, so habe ich nur den Beweis zu führen, dass nicht ich es bin, der von den Prinzipien abgewichen ist, wovon mich zu entfernen, mir nicht verstattet ist.

Die von den Herrn Commissarien von Baaden, Baiern, Hessen und mir projektirte interimistische Instruktion, wurde am 2. Dezember, gemäss einer dazu gehörigen Erklärung unterzeichnet, durch welche ich mir förmlich vorbehielt, *keineswegs in den Art. einzuwilligen, welcher das Aufhören des gezwungenen Umschlags festsetzt, ohne die Autorisation meines Hofes dazu zu erhalten.*

Diese Autorisation wurde mir keineswegs ertheilt, und die Central-Commission selbst wollte dieses Projekt gleichfalls nicht annehmen, ohne wesentliche Veränderungen darin zu machen, und man versuchte daher, demselben ein anderes zu substituiren, welches in das Protokoll vom 14. Jänner eingerückt wurde.

Nun ist aber der wesentliche Unterschied zwischen diesen beiden Projekten, dass in jenem vom 2. Dezember, alle vorzunehmende Veränderungen von der Anfertigung *neuer* Verordnungen, welche die *alten*, abzuschaffenden, ersetzen sollten, *abhängig* blieben, wohingegen das Projekt vom 14. Jänner *den Umsturz der bis jetzt auf dem Rhein bestehenden Ordnung aussprach, ohne dass eine neue Ordnung gemacht, angenommen oder reservirt würde,* und hier liegt die Ursache, warum es mir verboten ist, jenes Projekt vom 14. Jänner

anzunehmen, selbst in dem Fall, wenn man darin festsetzen wollte, dass die Schifffahrt der Niederlande von den Vortheilen der Aufhebung des gezwungenen Umschlags provisorisch ausgeschlossen würde.

Uebrigens fordere ich alle Haupt-Rheinschifffahrts-Beamten auf, zu erklären: ob das, was ich so eben hinsichtlich des Projekts vom 14. Jänner gesagt habe, nicht ihrer innern Ueberzeugung gemäs ist?

Wenn man das Protokoll vom 31. Jänner nachliesst, so wird man sehen, dass ich trachtete, die Sache auf einen Punkt zu führen, welcher die Bekanntmachung einer interimistischen Instruktion zuliesse, die den Zweck der Entwürfe vom 2. Dezember und 14. Jänner erfüllte, indem ich der Central-Commission vorschlug, sich mit einem neuen Schifffahrts-Polizei-Reglement zu beschäftigen.

Diese Arbeit ist vollendet worden, aber unsere Protokolle beweisen bis jetzt nicht, dass dieselbe einstimmig angenommen worden sey, und seit langer Zeit ist keine Rede mehr davon gewesen. Die Ursache, warum mein Hof unter andern sie noch nicht genehmigt hat, muss man in der Beharrlichkeit der Weigerung des Niederländischen Herrn Commissärs suchen, die in das Protokoll vom 28. Februar eingerückte Fragen klar und bestimmt zu beantworten.

Was den im Monat August gemachten letztern Versuch betrifft, um *mittelst* einer, durch den vormaligen Direktor Herrn Eichhoff redigirten Arbeit zum Ziel zu gelangen, so ist es mir leid zu sehen, dass er, allem Anschein nach, eben so unfruchtbar, wie die frühern bleiben wird.

In dieser Arbeit, welche die Zustimmung des Niederländischen Herrn Commissärs erhielte, ist die Schifffahrt der Niederlande nicht *ausdrücklich* bis nach erfolgter Sanktion des definitiven Reglements von den Vortheilen des Aufhörens des gezwungenen Umschlags ausgeschlossen; der Regierung dieser Macht bleibt die Befugniss, sich in den Stand zu setzen, auch schon vor gedachtem Zeitpunkte sie zu theilen, und die übrigen Uferstaaten geniessen sie schon gleich auf

dem konventionnellen Rhein, das heisst, bis zur holländischen Gränze.

In der Lage, worin die Sache neuerdings gebracht ist, kann ich nur dasjenige wiederholen, was ich schon so oft, und zulezt am 27. Juni und 27. August lezthin gesagt habe, nämlich:

1) Dass mein Hof nie die Behauptung aufgestellt habe, die Niederländische Schifffahrt, von den durch die Wiener Akte stipulirten Vortheilen für den Waaren-Transport auf dem Rhein ausschliessen zu wollen oder zu können, dass es aber die Niederländische Regierung selbst ist, welche den Augenblick der Benutzung dieser Vortheile verschiebt, welche *gleichzeitig* und *wechselseitig* gegeben und empfangen werden müssen, weil es unnatürlich ist, zu begehren, dass der Eine seinen Antheil *wirklich* liefert, während der Andere selbst nicht einmal irgend einen wirklichen Vortheil *anbietet*, und im Gegentheil schon zum Voraus spüren lässt, dass er nicht gesonnen ist, das zu gewähren, was der Andere zu fordern, sich für berechtigt hält.

2) Dass mein Hof *die Verbindlichkeit* nicht anerkennt, den gezwungenen Umschlag während des Interimistikums aufhören zu lassen, und dass es zu Gunsten der Niederlanden nicht eher geschehen wird, als bis dessen Regierung sich über die Art und Weise, den Art. 1 und 22 der Wiener Kongress-Akte Genüge zu leisten, erklärt haben wird, dass es aber der ernstliche Wunsch meines Hofes ist, den Augenblick erscheinen zu sehen, wo wenigstens die Uferstaaten des konventionellen Rheins vor den Häfen von Mainz und Köln vorbeischiffen können, welches statt finden wird, sobald wir über irgend eine Schifffahrtsordnung einig seyn werden, welche weder die Sicherheit der Schifffahrt, noch das Interesse des Fiskus in Gefahr bringt, und dieses wird von dem Augenblicke an sehr leicht seyn, wo die Schiffe in so fern nöthig, neuerdings geaicht seyn werden, welches seit den letztern Jahren vernachlässiget wurde.

Preussen ist übrigens kein haarbreit von den Grundsätzen ab-

gewichen, welche ich von dem ersten Augenblick unserer Versammlung an Befehl hatte, aufzustellen, wohl aber hat es allen erdenklichen guten *Willen* gezeigt, sich in alle Vorschläge zu fügen, welche Raum zur *Hoffnung* gaben, sich zu verständigen, und dieses ist das Benehmen, welches ich fortwährend beobachten soll, und zugleich die förmlichste und feierlichste Versicherung hinzufügen, dass mein Hof den festen Willen hat, seiner Seits alle Vorschläge der Wiener Kongress-Akte über die Rheinschifffahrt mit der grössten Pünktlichkeit zu erfüllen.

Ich darf glauben, dass der Nassauische Herr Commissarius mit dem Inhalt meiner Antwort auf seine Darstellung zufrieden seyn wird, wenigstens habe ich getrachtet, mit Bestimmtheit, Freimüthigkeit und ohne Empfindlichkeit auf die Beschuldigungen, welche Preussen gemacht worden, zu antworten, indem ich den übrigen Beschuldigten es überlasse, ein Gleiches zu thun.

VII.

Erklärung des K. Niederländischen Bevollmächtigten auf die beiden vorstehenden Eingaben von Nassau und Preussen. Abgegeben den 10. Oct. 1817 im 70ten Protokoll.

Par rapport aux insertions de M. M. les commissaires de Nassau et de Prusse dans les procès-verbaux du 7 et 10 du courant, le commissaire Neerlandais se refère sans plus à ses notes du 5 et 19 Sept. dernier, qui pour celui, qui de bonne foi veut comprendre, contiennent toutes les solutions désirables et font preuve de la bonne volonté de son gouvernement à faire spontanement, pendant l'état intérimaire déjà, tout ce qui raisonnablement peut être désiré de lui à titre de réciprocité dans la navigation du Rhin. Il n'entrera donc pas dans de nouvelles

explications, et doit au contraire attendre, que si, contre toute attente, sa déclaration du 19 Sept. n'aurait pas satisfait, la commission centrale, qui en a pris le contenû en considération, pour s'y expliquer en tems utile, s'énonce d'une manière claire et précise sur cet objet. Il a du reste déjà déclaré, une fois pour toutes, qu'il n'avouera jamais et dans aucun cas le droit à une levée partielle ou à une réstriction quelconque faite implicitement ou explicitement, au dèsavantage de la navigation Neerlandaise, dans la jouissance de la lévée des rélaches forcées de Cologne et Mayence, se fondant sur le traité de Vienne, qui a prononcé leur levée sans réstriction et réserve, et ce d'autant plus, que réciproquement le royaume des Pays-Bas s'est engagé à n'établir sur son territoire fluvial aucun droit de rélâche forcée.

VIII.

Antwort des H. Nassauischen Bevollmächtigten auf die vorstehenden Eingaben von Preussen und Niederlanden, übergeben den 17. *Oct.* 1817, *im* 71*ten Protokoll.*

Die Erklärungen der Herrn Commissarien von Preussen und den Niederlanden, in dem Protokoll vom 10ten d. M. auf meine Abstimmung in dem Protokoll vom 7ten dieses liegen vor mir.

Das Preussische Votum betrachtet die Sache aus so mancherlei Gesichtspunkten, dass es schwer wird, daraus zu entnehmen, was man denn eigentlich verlangt, und welches das Ziel der Negociation seyn soll.

Der Niederländische Herr Commissär bezieht sich auf seine, von der Central-Commission noch nicht beantworteten, neuesten Eröffnungen, und glaubt dadurch, alles das nachgegeben zu haben, was verlangt werden könne, und protestirt in dieser Voraussetzung gegen jeden Ausschluss, von den Vortheilen der gemeinschaftlichen Sache.

Ich erlaube mir, durch die nachfolgende Ausführung, den Standpunkt der Verhandlung, und das, worauf es jetzt ankömmt, in Beziehung auf mein Votum vom 7ten d., gegen die ausserwesentlichen Einwürfe des K. Preussischen Herrn Commissärs in seiner vollen Klarheit hervor zu heben, damit jeder unpartheiische Beobachter urtheilen möge, ob die Sache selbst eine längere Verzögerung erfordert.

Und auf die Erklärung des Niederländischen Herrn Commissärs will ich zeigen, in wie weit die Central-Commission, meinen Ansichten nach, mit den neuesten Eröffnungen zufrieden seyn kann.

Der K. Preussische Herr Commissär giebt zu, dass das, von ihm präsentirte Projekt zu einer interimistischen Instruktion vom 2. Dezbr., und die in das Protokoll vom 14. Jänner aufgenommene Instruktion, wie ich dieses behauptet habe, von einem und demselben Grundsatz ausgehen: nämlich schon jetzt, und vor der Sanktion des definitiven Reglements, den Stapel von Köln mit allen seinen Folgen und Anstalten aufzuheben.

Der Unterschied beider Gesetzes-Projekte soll darin liegen, dass das vom 2. Dezember, die Existenz neuer Reglements schon vorausgesetzt, diese aber dem Gesetz vom 14. Jänner erst hätten nachfolgen sollen. Und um in dieser Hinsicht beide Gesetze mit einander zu vereinigen, habe derselbe veranlasst, dass die Central-Commission das supplirende Schifffahrts- und Hafen-Polizei-Reglements sofort entworfen. —

Der Königl. Preussische Herr Commissär gesteht auch ausdrücklich, wie solches ohnehin durch die Protokolle bewiesen ist, dass dieses Schifffahrts- und Hafen-Polizei-Reglement von der Central-Commission vollendet worden: also war wenigstens hier, nach der Vollendung dieses supplirenden Reglements nämlich, der Augenblick erschienen, wo die Central-Commission, nachdem sie ganz den Ansichten des K. Preussischen Herrn Commissärs nachgegeben, und Zeuge der Protokolle dieses Reglement mit seiner gänzlichen Zustimmung

vollendet hatte, erwarten konnte (wie ich dieses auch schon in meinem neulichen Votum gesagt habe), dass man von Preussischer Seite den Kölner Stapel, wenigstens für die Staaten des konventionnellen Rheins, sofort aufheben würde.

Zu diesem Urtheil und Verlangen führt alle logische Consequenz. Was sagt jetzt der Königlich Preussische Herr Commissär dagegen? Sein allerhöchster Hof habe die Ratifikation zu seinem am 2. Dezbr. vorgeschlagenen Gesetz nicht gegeben, und von dem Schifffahrts- und Hafen-Polizei-Reglement sey schon lange die Rede nicht gewesen, auch die Annahme desselben von sämmtlichen Staaten noch nicht zu Protokoll erklärt worden.

Leider hatte es die Nothwendigkeit zur Politik erhoben, seit einiger Zeit, nachdem das Gesetz vom 14. Jänner und das Schifffahrts- und Hafen-Polizei-Reglement entworfen waren, die legislativen Diskussionen beruhen zu lassen, um ihren Standpunkt nicht zu verrücken, bis der Herr Graf von Solms-Laubach die obere Direktion der Central-Commission würde übergeben haben. Alsdann sollten jene Gesetze hervorgezogen und zur Vollziehung gebracht werden. — Dieser reine Standpunkt ist leider durch das neue Projekt getrübt worden, welches, ich will nicht sagen absichtlich, vor der Uebergabe der Direktion, als ein neuer Stoff zu Diskussionen in die Central-Commission gebracht worden ist.

Die Behauptung, dass das durch die grosse Majorität am 14. Jänner angenommene Gesetz die Ordnung der Schifffahrt abgeändert hätte, ohne eine neue vorzuzeichnen, kann ich mit Stillschweigen übergehen, ohnerachtet sie nicht gegründet ist, weil die neuen Ein- und Auslade-Plätze am Rhein nicht eher haben eröffnet werden sollen, als bis die Central-Commission, nach Prüfung der bestehenden Anstalten sie proklamirt haben würde: Denn da jezt auch das Hafen- und Polizei-Reglement existirt; so muss die Frage, welche, wenn man will, den Sachverständigen noch einmal vorgelegt werden mag, so lauten: ob

nicht das Gesetz vom 14. Jänner und das Strom- und Hafen-Polizei-Reglement ein vollständiges Ganze bilden, nach welchem volle Ordnung auf dem Rhein bestehen wird und kann?

Es *folgt* also klar, dass die bisherige Stockung in der Vollziehung des Wiener Traktats, in Beziehung auf die Staaten des konventionnellen Rheins, lediglich dem Umstand beizumessen ist, dass von Seiten des K. Preussischen Hofes die Ratifikation weder zur Aufhebung des Kölner Stapels, noch zu dem von K. Preussischer Seite selbst proponirten, und von den Commissarien des konventionnellen Rheins angenommenen Schifffahrts- und Hafen-Polizei-Reglement erfolgt ist.

Was kann die Central-Commission in dieser Lage der Sache machen! Soll sie sich auf neue Wendungen und Vertröstungen einlassen, dergleichen die in dem vorliegenden Voto ist, dass der Rhein für die Staaten des konventionnellen Rheins frei werden solle, wenn die Zeichen der Schifffahrts-Aiche in allen Schiffen wieder reparirt seyn würden.

Wo führt dieses hin? Als ob wir etwas anders verlangt, und nicht in allen Gesetzes-Entwürfen die Verfügung aufgenommen hätten, dass die Aiche, als wesentlich zur Controle hergestellt werden solle. Aber an dieses Controll-Zeichen kann man doch die Aufhebung des Kölner *Stapels* nicht bedingen, daran kann man den Vollzug bestehender Verträge nicht knüpfen.

Nein! die Central-Commission muss fest auf dem Gesetz vom 14. Jänner, und in Folge dieses auf dem schon bedingten Strom- und Hafen-Polizei-Reglement bestehen bleiben, und man wird ihr, wenn sie sich auf Projekte nicht einlässt, welche die ganze Basis wieder verrücken, das nicht lange hinhalten können, was die Wiener Convention dem deutschen und europäischen Publikum zusicherte.

Es ist gar nicht abzusehen, wie man in dieser Lage der Sache, den Schiffern des konventionnellen Rheins länger verwehren mag, an Köln, vorbei nach Holland su fahren, und von Holland Rück-

fracht zu nehmen, und diese ebenfalls ungehindert an Köln vorbei zu fahren.

Der K. Preussische Herr Commissär hat den Staaten des konventionnellen Rheins eine solche Aufhebung des Kölner Stapels in dem Protokoll vom 28. Februar d. J. selbst offiziel im Namen seines Hofes zugesichert, auf den Fall, wenn ein neues Hafen- und Strom-Polizei-Reglement entworfen seyn würde; da die letztere Bedingung erfüllt ist, so erwartet die Central-Commission die Realisirung dieser Zusage.

Eine andere Frage ist, ob die niederländischen Schiffe schon jezt weiter, als bis Köln fahren können?

Diese vertragsmässige Befugniss wird erst *von dem Augenblick an* eintreten, wo die Central-Commission mit dem Niederländischen Herrn Commissär einig geworden ist.

Da ich von jeher die interimistische Instruktion als ein Verwaltungs-Gesez betrachtet habe, welches auch vor dem definitiven Gesetz Ausdehnungen und Beschränkungen zulasse, so konnte es nie meine Absicht seyn, die niederländischen Schiffe auf längere Zeit auszuschliessen, als bis zu einem Punkt der Vereinigung mit dem Niederländischen Herrn Commissär, und es wird mir eine ganz auffallende Absicht untergeschoben, wenn der K. Preussische Herr Commissär sagt, dass ich die Aufhebung der Stapel durch den Ausschluss der Niederländischen Schifffahrt bis zum definitiven Gesetz gewissermaasen hätte erkaufen wollen.

Ich habe nicht mehr und nicht wenig gesagt, als was der Königl. Preussische Herr Commissär nach dem Protokoll vom 28. Februar, Namens seines Hofes offiziel erklärte, dass nämlich die Bestimmung des Zeitpunktes, wo auch die Niederlande von der Aufhebung der Stapel profitiren könnten, von dem Resultat der Verhandlungen mit dem Niederländischen Herrn Commissär abhänge.

Wir können, meiner Meinung nach, von den Niederlanden verlangen:

1) Einheit des Schifffahrts-Systems auf dem ganzen Rheine bis an die See.

2) Gleichheit der Oktroi-Gebühren nach Verhältniss der Distanzen des niederländischen Rheins.

3) Freiheit des Stroms von allem und jedem Douanen-Zwang.

Zu der Einheit des Schifffahrts-Systems gehören:

a) Einführung der Manifeste, als Grundlage aller und jeder dem Schiffer obliegender Legitimation über die Art und das Gewicht der Ladung.

b) Einführung der Schiffsaiche, als allgemeines Controll-Zeichen des Gewichts.

Diese beiden wesentlichen Erfordernisse hat der Niederländische Herr Commissär bereits angenommen.

Zu der ausgesprochenen Einheit des Systems auf dem Rhein gehört weiter:

c) Dass jeder Schiffer, welcher polizeimässig als solcher angenommen ist, und ein approbirtes Fahrzeug hat, überall laden und ausladen darf, wo solches überhaupt erlaubt ist, ohne durch ein Schiffer-Monopol ausgeschlossen zu seyn.

Da der Niederländische Herr Commissär erklärt hat, dass unsern Schiffern nicht verwehrt sey, Rückfracht in Holland zu nehmen: also die Beurtfahrer sie davon nicht ausschliessen können, so ist auch dieser Punkt anscheinend vor der Hand erledigt, und wird es nur darauf ankommen, dass die deutschen Schiffe sich in Holland Kundschaft erwerben, welches ihnen natürlich überlassen bleiben muss.

ad 2. Bis zum definitiven Reglement sollen die Schifffahrts-Gebühren in Holland, wie sie am 28. Februar 1815 bestanden haben, provisorisch beibehalten werden.

Der Niederländische Herr Commissär hat bis jetzt der Central-Commission diesen provisorisch beibehaltenen Tarif, ohnerachtet der öfteren Anforderung, noch nicht offiziel mitgetheilt. — Es gehört zu

den Attributen der Central-Commission, dem Publikum die Gewähr zu leisten, dass dieser vertragsmässige Tarif bis zur definitiven Einrichtung des Oktroi in Holland, nicht überschritten werde.

ad 3. Hinsichtlich der Freiheit des Rheinstroms von allem und jedem Douanen-Zwang, hat der Niederländische Herr Commissär die Central-Commission noch nicht befriedigt.

Es ist, und muss Grundsatz bleiben, dass die auf dem Rhein verschifften Waaren nicht eher in die Douanen-Rechte fallen, als bis sie ausgeladen, und zur Landes-Einfuhr deklarirt sind.

Da der Schiffer seine Ausladung nach seinem Manifeste legitimiren muss; so sind die Douanen-Rechte durch das Manifest vollkommen gesichert, sie können darnach erhoben werden, und es bedarf gar keiner weiteren Fürsorge.

Dennoch will Holland seine dermalige Douanen-Linie auf dem Rhein nicht anders öffnen, als wenn der Schiffer am Eingang in Holland versiegeln lässt, oder einen Douanen-Beamten an Bord nimmt, welcher sein Schiff begleitet, bis dahin, wo es ausladet.

Diese Maasregeln sind an sich unausführbar: sie können aber auch nicht nachgegeben werden. Wollten andere Staaten das nämliche thun, so könnte der Fall eintreten, dass ein nach dem Oberrhein bestimmtes Schiff siebenmal versiegelt werden, oder Douanen-Ablösung aufnehmen müsste.

Dieses sind die Punkte, welche mit dem Niederländischen Herrn Commissär, nach meiner Meinung, noch zu erledigen wären.

Es ist wahr, dass die Central-Commission an den Niederländischen Herrn Commissär im Allgemeinen die Frage gestellt hat, wie Holland gesonnen sey, den Art. 1 des Wiener Rheinschifffahrts-Vertrags zu erfüllen?

Diese Frage hat die Central-Commission auf Veranlassung des K. Preussischen Herrn Commissärs zwar gethan: allein, indem sie diesem Wunsch nachkam, hat sie sich noch besonders reservirt, dass da-

durch der Vollzug des Wiener Vertrags für die übrigen Staaten, und besonders die Publikation und Vollstreckung der interimistischen Instruktion vom 14. Jänner in keinem Theil aufgehalten werden solle: und so wie diese Frage von Anfang an zu allgemein war, so ist sie es jetzt noch vielmehr, nachdem der Niederländische Herr Commissär sich über mehrere Punkte ausgesprochen, und öfters erklärt hat, dass Holland den Vertrag so vollziehen wolle, wie er vollzogen werden müsse.

Wir sind es also, welche in Gemäsheit des Vertrags die einzelnen Forderungen an Holland stellen müssen; und da Preussen allerdings der am meisten betheiligte Staat ist, so glaube ich, dass die Central-Commission den K. Preussischen Herrn Commissär ersuchen müsse, alle einzelne Forderungen an Holland, die man noch haben könnte, deutlich anzugeben, damit die Central-Commission im Stand sey, auch die Controverse mit Niederland zu beendigen, und den Zeitpunkt zu beschleunigen, wo das konsumirende und produzirende Publikum die allerdings grossen Vortheile geniessen kann, welche aus der unmittelbaren Verbindung der deutschen und französischen mit der niederländischen Schifffahrt zu erwarten sind.

Wenn schliesslich der K. Preussische Herr Commissär äussert, dass mein jüngstes Votum Vorwürfe gegen Preussen enthalte; so habe ich hierauf nur zu erklären, wie ich die Ehrfurcht nie ausser Augen setzen werde, welche ich den Regenten und den Regierungen als solchen schuldig bin, dass ich aber diese Ehrfurcht nicht zu verletzen glaube, wenn ich die Sache gegen abweichende Ansichten vertheidige.

Auf das vorstehende Votum des Nassauischen Herrn Commissärs, ersucht die Central-Commission den K. Preuss. Herrn Commissär, die Forderungen genau anzugeben, die seine Regierung, Traktatengemäs, an die Niederlande machen zu dürfen glaube, die Freiheit der Schifffahrt während dem Interimistikum betreffend.

IX.

Unmittelbare Antwort des K. Preuss. Bevollmächtigten auf die von Nassau, im nämlichen Protokoll.

Worauf der K. Preussische Herr Commissär antwortete, dass er nicht ermanglen würde, der vorstehenden Einladung so ausdrücklich nachzukommen, als es die Central-Commission wünsche; inzwischen nehme er keinen Anstand, die von dem Nassauischen Herrn Commissär in seinem heutigen Voto gemachten Motion zu unterstützen, nämlich über die Hindernisse, die, dem Waaren-Transport auf dem Rheine unausgesetzt sich entgegen stellen würden, wenn die auf die Mauth Bezug habende Maasregeln, die der Niederländische Herr Commissär in seiner Erklärung vom 19. Sept. bekannt machte, bestehen sollten.

Hierauf erklärte die Central-Commission dem Niederländischen Herrn Commissär: dass die Douanen-Formalitäten, denen seine Regierung den Waaren-Transport auf dem Niederländischen Rheine unterwerfen wolle, nicht allein gegen den Artikel 22 der Wiener Kongress-Akte, sondern auch gegen die Freiheit wären, deren jetzt der Waaren-Transport auf dem konventionnellen Rhein geniesst.

Die Central-Commission erklärt ferner, dass, da die Schwierigkeiten, die sich der Schifffahrt auf dem Niederländischen Rhein noch entgegen stellen, und die in der Folge leicht hinweggeräumt werden könnten, der Schifffahrt der übrigen Uferstaaten des konventionnellen Rheins schlechterdings fremd seyen, so könnten auch blos dieserwegen, bis dahin die Hinwegräumung dieser Hindernisse geschieht, besagten Uferstaaten die ihnen dem Wiener Kongress-Akte gemäs zukommenden Rechte, und namentlich jene, welche der Art. 19. bewilligt, wenigstens nicht vorenthalten werden.

Aus dem Grunde verlange Sie, dass der K. Preussische Herr Commissär seinem Versprechen, welches er am 28. Februar den Uferstaaten des konventionnellen Rheins machte, nachkommen möge; nichts destoweniger protestire sie gegen die Insertion: dass Preussen nicht gehalten sey, den gezwungenen Umschlag, während dem Interimistikum, aufzuheben.

X.

Reservation des K. Niederländischen Bevollmächtigten, im nämlichen Protokoll.

Le commissaire Neerlandais se référant à son insertion du §. II. de la 67 séance, se réserve de repondre au vôte de M.r le commissaire de Nassau concernant les ouvertures inserées par le commissaire Neerlandais au protocole du 19. Sept. dernier, et aux conclusions qui viennent d'être prises par la majorité de la commission centrale sans lui, dès que M.r le commissaire de Prusse aura repondû à la demande qui vient de lui être faite, de manière qu'il en résulte un ensemble, sur lequel il puisse être fait une réponse collective et convenable à avancer la négociation, et la conduire à l'état de clarté nécessaire pour parvenir à des résultats; et dans le cas que la réponse de M.r le commissaire de Prusse est de nature à ne pas réunir les opinions des autres états riverains, il se réserve le droit de s'expliquer ultérieurement, comme la situation des affairs l'exigera. En attendant il prend l'ensemble ad referendum.

XI.

Erklärung des Königl. Preuss. Bevollmächtigten im 72ten Protokoll, vom 24. Oct. 1817.

Ich beeile mich, die Auflösung der in der letztern Sitzung an mich gemachten Fragen zu geben. Die erstere betrifft das Königreich der Niederlande, letztere, die übrigen Uferstaaten:

I. Was nun die erste betrifft, so erkläre ich, dass dasjenige, was mein Hof sich für berechtigt hält, von der Niederländischen Regierung zu erwarten, darin besteht: *dass Sie endlich zugebe, dass wir anfangen, uns mit dem definitiven Reglement zu beschäftigen, und dass Sie aufhöre zu begehren, ihren Status quo auf dem sogenannten konventionnellen Rhein (zwischen Strasburg und Lobith) vor der Sanktion des definitiven Reglements zu verändern.*

Da mein Hof behauptet, dass er die Verbindlichkeit *nicht* übernommen habe, den Handel des Königreichs der Niederlande, in den Besitz des Genusses der Abschaffung der gezwungenen Umschlagsrechte, *vor* dem gedachten Zeitpunkt zu setzen, und man im Haag *das Gegentheil* behauptet, so ist klar, dass, wenn kein Theil den andern durch die gegenseitig vorgebrachten Gründe zu überzeugen vermag, kein anderes Mittel übrig bleibt, den Streit zu schlichten, als *eine Entscheidung, durch gegenseitig erwählte Schiedsrichter, zu provociren.*

II. Auf die zweite Frage dient ganz ergebenst in Antwort:

Dass um der, durch die Deklaration vom 28. Februar jüngsthin übernommenen Verbindlichkeit Genüge zu leisten, ich mich auf die Bitte an meine geehrteste Herrn Kollegen beschränken kann, sich, wie ich es bisher meiner Seits gethan habe, nun auch von ihrer Seits mit den alten Rheinschifffahrts-Beamten (welche ich als lebendige

Compendien betrachte, woraus wir unsern neuen Codex anfertigen müssen) zu benehmen, namentlich mit dem von dem Kongress zur Vorbereitung der Reglements ernannten ehemaligen General-Direktor Herrn *Eichhoff*, und den Mitgliedern unserer Verwaltungs-Behörde, Herrn Inspektor Ockhardt und Stations-Controleur Wenzel, und dann über den Modum sich zu vereinigen, wodurch, *der Ueberzeugung dieser Beamten nach*, den Schiffern ihrer Souveräne *sofort* der Genuss der Vortheile der Aufhebung des gezwungenen Umschlags verschafft werden könnte; und sobald dieser Modus, den streitigen Punkt mit den Niederlanden unberührt lässt, und weder die Frequenz des Waarenzugs, noch das Interesse des Fiskus auf dem Rhein fährdet, (welches die durch die Deklarationen vom 28. Februar beantworteten Punkte sind,) so darf ich verbürgen, dass der Berliner Hof der Ausführung desselben nicht das geringste Hinderniss in den Weg legen wird; und da mehrere Glieder der Central-Commission mit der letzteren Arbeit nicht zufrieden waren, die zu dem gedachten Zweck führen sollte, und von Herrn Direktor Eichhoff nach Grundsätzen, welche ich aufgestellt hatte, redigirt ist; so will ich Preussen vor dem Vorwurf, als verzögere es den Geschäftsgang, dadurch schützen; dass ich gänzlich auf fernere Theilnahme an der in Rede stehenden Arbeit Verzicht *leiste*, indem ich überzeugt bin, dass nach allem, was bisher geschehen ist, die in Frage stehende, nach meiner Ueberzeugung *sehr* schwierige Aufgabe, auf diesem Wege besser, wie auf jedem andern, so gut gelöst werden wird, als sie gelöst werden kann.

Nach der bestimmten und unumwundenen Art, womit ich so eben auf die beide, in der letztern Sitzung an mich gestellte Fragen geantwortet habe, ist es unnöthig, dass ich der interimistischen Instruktion erwähne, denn sobald *der Niederländische Herr Commissär* sich weigert, einen solchen Akt zu unterzeichnen, wenn er nicht die Verfügungen enthält, gemäs welchen, der Besitz des Genusses der Aufhebung der gezwungenen Umschlagsrechte dem Königreich der Nie-

derlande, gleich den übrigen Uferstaaten zugesichert wird, und — auf der andern Seite — *mir* nicht verstattet ist, einen zu unterzeichnen, durch welchen jener Genuss schon jetzt dem Handelsstand des besagten Reichs zugestanden würde, so giebt es *gar kein Mittel*, eine interimistische Instruktion zu machen, worin diese Seite berührt wird, weil diese Akte *im Namen aller Uferstaaten publizirt werden muss.*

Will man aber aufrichtig, dass das Geschäft einen Fortgang habe, so *wird* man jene Seite in der gedachten Akte *nicht* berühren, welches die Uferstaaten des *konventionnellen* Rheins in keine Wege zu hindern braucht, sich untereinander über den Modus zu vereinigen, um *so viel an ihnen liegt*, die Rheinschifffahrt schon *gleich jetzt* auf der Basis einer billigen Reciprocität so frei zu machen, als sie es der Bestimmungen der Wiener Kongress-Akte gemäss seyn soll.

XII.

Nachträge zur vorstehenden Erklärung des K. Preuss. Bevollmächtigten, im 73ten Protokoll vom 28. Oct. 1817.

Da mehrere meiner verehrtesten Herrn Kollegen, nach Ablesung meiner Antworten auf die durch die Central-Commission an mich gerichtete Fragen (siehe die Protokolle vom 17ten und 24ten d. M.) mündlich äusserten, dass diese Antworten nicht bestimmt genug wären, und nochmals von neuem die Rede von dem Projekt einer interimistischen Instruktion vom 14. Jänner war; so glaube ich versuchen zu müssen, mich noch deutlicher zu machen.

Was ich in meinen obenbesagten Antworten gesagt habe, beschränkt sich im Grunde auf folgende wenige Worte:

Die Umschlagsrechte sind abgeschafft; da aber Niederland und Preussen sich über den Zeitpunkt streiten, von wo an die erstere der

gedachten beiden Mächte, zu dem Genuss der Vortheile jener Aufhebung bei Köln gelangen soll, das heisst: ob Preussen den 19ten Artikel der Wiener Akte, welcher die Umschlagsrechte aufhebt, *in dem nämlichen Augenblicke* oder vorher vollziehen soll, als Holland den Verfügungen des 1ten Artikels der nämlichen Akte Genüge leistet, welcher die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein bis an das Meer ausspricht, so muss, um zu verhüten, dass die übrigen Uferstaaten einstweilen nicht unter dem Streit leiden, welcher zwischen den beiden Haupt-Interessenten besteht, eine neue Schifffahrts-Ordnung gemacht werden, indem nach jener, *welche besteht*, Mainz und Köln die Achse sind, um welche sich der Theil der Convention von 1804 dreht, welcher die Schifffahrts-Ordnung betrifft.

Diese Schifffahrts-Ordnung aber ist es eben, worüber wir uns nicht vereinigen können, und so viel es mich kostet, es zu sagen, so kann ich es doch nicht länger verschweigen, dass in der Central-Commission seit ihrem Zusammentritt zwei verschiedene Partheien bestehen, wovon jene, welche die Majorität bildet, das *Erhaltungs-System* vertheidigt, während die Minorität mit Gewalt ein *entgegengesetztes* System eifrig verfolgt. Die Protokolle beweisen, dass in der letztern Zeit es die Herrn Commissarien von Baaden und Nassau sind, welche bald abwechselnd, bald vereinigt, diese Oppositions-Parthei bilden, mit dem einzigen Unterschied, dass der Baadische Herr Commissarius, ohne minder thätig zu seyn, sich weniger vorne anstellt, als der Nassauische Herr Commissarius.

Da das liberum veto das Palladium der Central-Commission ist, so ist ausser Zweifel, dass die Majorität die Minorität nicht zwingen, und die Central-Commission daher um so weniger länger in einem Zustand bleiben kann, welcher dem der Concilien ähnlich ist, ohne Gefahr zu laufen, das gewöhnliche Schicksal derselben zu erfahren, nämlich: *unverrichteter Sache auseinander zu gehen*, und nur nach reiflicher Ueberlegung habe ich wiederholt vorgeschlagen, sich wenig-

stens über eine schiedsrichterliche Autorität zu vereinigen, vor welche unsere Streitigkeiten gebracht würden.

Die grösste Verschiedenheit der Meinungen unter der Majorität und der Minorität bezieht sich *auf den Grad und die Weise*, *der Anwendung der Freiheit der Rheinschiffsfahrt während des Interimistikums*, und in dieser Hinsicht hat die Beharrlichkeit, womit man die Annahme des Projekts einer interimistischen Instruktion vom 14. Jänner zu erzwingen versuchte, am meisten dazu beigetragen, die Zwietracht im Schoos der Central-Commission zu nähren.

Indessen hat dies so oft citirte Projekt einer interimistischen Instruktion vom 14. Jänner keineswegs die gründliche Beistimmung des französischen Herrn Commissarius; der Niederländische Herr Commissarius hat sich geweigert, es ohne eine konservatorische Clausel zu unterzeichnen, der Hessische Herr Commissär würde demselben an jetzt nicht mehr beistimmen, und der Baierische Herr Commissarius gab sein Versprechen der Zustimmung nur Bedingnissweise, ausserdem wurden die reglementarischen Artikel jenes Stückes von den alten Rhein-Oktroi-Administratoren, als die bestehende Ordnung umstürzend, und in ihrer Vollziehung unausführbar anerkannt.

Aber, wird man fragen, wie kömmt es, dass die Herrn Commissarien von Baaden und Nassau so sehr an dieser Arbeit hängen, und nicht aufhören, sich jeder andern zu widersetzen, welche in Berathung gezogen würde.

Ich will es sagen: Sie wollen durchaus, *dass die interimistische Instruktion festsetze*, *dass die Zahl der Schiffe*, *welche den Rhein von seinem Entstehen bis an seine Mündungen hinab und hinauf fahren können*, *unbestimmt seyn müsse*, und darauf ist das Projekt vom 14. Jänner berechnet.

Ich läugne keineswegs, dass man auf den ersten Blick dieses Begehrens für natürlich, der Gleichheit der Rechte unter Associrten, und dem Sinne der zu Wien stipulirten Schifffahrts-Freiheit gemäs

hält. Aber die Sache ward ganz anders, wenn man erwägt, dass der Niederländische Herr Commissär bis jetzt behauptet, dass frei bis *an's* Meer und bis *in's* Meer fahren, zwei sehr verschiedene Dinge wären, und der Niederländische Rhein für die Mit-Interessenten nie etwas anders, als wie gleichsam ein Krebsloch (cul de Sac) werden könne, *in dessen Grunde* die Douaniers steckten, indem alle von dem Meer auf den Rhein kommenden Waaren, so wie jene, welche Lobith passiren, den Douanen-Gebühren des 22ten Artikels der Wiener Akte, ohngeachtet, ohne irgend ein Mittel ihnen zu entgehen, unterworfen bleiben müssen, so, dass der gedachte Artikel auf der Niederländischen Rheinstrecke ganz illusorisch würde.

Als man zu Wien über die Freiheit der Schifffahrt unterhandelte, hatte man nur über verdriessliche Missbräuche bei Erhebung der holländischen Wasserzölle zu klagen, welche Missbräuche (im Vorbeigehn gesagt) bis auf den heutigen Tag noch nebenher bestehen, ungeachtet dessen, was der Herr Baron von Spaen nicht nur von der Abschaffung jener Missbräuche, sondern auch der Zölle selbst gesagt hat, welches ich beweisen werde, sobald mir der seit einem Jahr lang begehrte, und dem Hessischen Herrn Commissär vor einigen Tagen kommunicirte Tarif zu Händen gekommen seyn wird. *Ein Douanen-Regime* bestand aber damals noch nicht in dem Königreich der Niederlande, denn in Holland hatte man es von jeher als einen nagenden Wurm des Intermediär-Handels verabscheut, und *anjetzt*, wo dieser Feind des freien Handels, dort im Grade herrscht, dass die Schiffe genöthiget sind, sich zu Lobith und zu Nimwegen der materiellen Verifikation wegen 3 bis 4 Tage aufzuhalten, und dermalen eine Transit-Gebühr von 3 Procent von dem Werth der Waaren erhoben wird, welche nach Gutfinden der gesetzgebenden Gewalt zu Gunsten der holländischen Manufakturen, und zum Verderben der unsrigen, erhöht werden können; jetzt sage ich, wo ich seit einem Jahre lang vergebens frage: worin denn *die Vortheile bestehen, welche uns übrigen Rhein-Ufer-*

staaten zwischen Strasburg und Lobith, *kraft der Akte über die Freiheit der Rheinschifffahrt*, *auf der Niederländischen Strecke werden sollen*, wo ich nichts als *Lasten* und *Hindernisse* und keine *Vergütung* in Holland sehe, und der Niederländische Herr Commissär auch nicht einmal einen Strahl von Hoffnung blicken lässt, dass diese Lasten bei Erscheinung des definitiven Reglements verschwinden werden, und sogar sagt: dass bei der Central-Commission von allem, was Bezug auf die Douanen habe, auch nicht einmal die Rede seyn könne, — will man den Grundsatz aufstellen, eine unbestimmte Anzahl Schiffe auf den Rhein schicken zu können? In der That, dieses überschreitet allen Glauben. —

Man will also nicht einsehen, dass dieses System schon von jetzt an, ausschliesslichen Besitz der grossen Schifffahrt, *dem Uferstaat*, zusichern würde, dem die Mündungen des Flusses gehören, weil der Schiffer, welcher gewiss ist, dass die Bergladung ihm nie fehlen kann, sich wenig darum bekümmert, ob er eine Rückladung zu Thal erhält, *während da*, *wo der Fall umgekehrt ist*, jeder Schiffer zu Grunde gehen muss. Der umgekehrte Fall trifft aber gerade am härtesten die Schiffer des Ober-Rheins.

Die oben besagten Herrn Commissarien vergessen, dass der *Rheinhandel* nur mittelst der Schifffahrt besteht, und dass, wenn man sagt: „dass man sich nicht um die Schiffer bekümmern, und nur den grossen Handel vermittelst der möglichst grossen Freiheit der Schifffahrt berücksichtigen müsse," dieses nichts anders heisst; als: *dass die übrigen Uferstaaten Holland ausschliesslich*, *die Schiffe*, *die Schiffer*, *und den Handel*, *alles zugleich überlassen wollen.*

Wenn die Herrn Commissarien der Uferstaaten des konventionnellen Rheins, eine Ordnung der Dinge auf dem Rhein wünschen, welche zulässt, *dass selbst vor* der Sanktion des definitiven Reglements, die Schiffer, welche von ihren Souveränen als Unterthanen anerkannt sind, den ganzen Rheinstrom mit gehörig geaicht und vorschriftsmässig

geladenen, für die zu durchlaufende Strecke geeigneten Schiffen fahren können, so habe ich schon am 28. Februar letzthin die Instruktionen mitgetheilt, kraft welchen ich die Erfüllung eines solchen Wunsches erleichtern darf, und hätten meine Herrn Kollegen nicht auf dem 1ten Artikel des von uns entworfenen Schifffahrts-Polizei-Reglements, welches von den Schifffahrts-Pässen (brevêts) handelt, bestehen wollen, so würden sie schon seit langer Zeit Preussen nicht mehr die Schuld beigemessen haben, sich noch nicht im Besitz der vollen Freiheit der Schifffahrt zu befinden, so weit sie ihnen von Nutzen seyn kann.

Nie wird hingegen mein Hof zugeben, dass während des Interimistikums die bestehende Schifffahrts-Ordnung umgeworfen werde, *in so fern sie Holland verhindert, Universal-Erbe der Schifffahrt und des Rheinhandels zu werden.*

Wenn ich die reglementarischen Artikel des Projekts vom 14. Jänner und den 1ten Artikel jenes der Schifffahrts-Polizei-Ordnung so stark anfechte, so ist doch meine Meinung nur, die allgemeine Sache aller Uferstaaten zwischen Strasburg und Lobith und selbst jene des allgemeinen Handels zu vertheidigen, und hoffe, dass man mir wenigstens die Gerechtigkeit wird wiederfahren lassen, dass ich nie der Central-Commission zugemuthet habe, die von mir kommenden Entwürfe vorzugsweise anzunehmen, und den besten Beweis hievon liefert mein letzter Vorschlag, *sich mit dem Herrn Eichhoff, Ockardt und Wenzel über die Möglichkeit einer Schifffahrts-Ordnung zu berathen, welche zuliesse, dass, ohne den Status quo der Niederländischen Schifffahrt zu ändern, die Schiffe der Unterthanen der Souveraine des konventionnellen Rheins auf dem ganzen Rheinstrom fahren können.*

Die dermalige Lage des Geschäfts macht es mir zur Pflicht, recht dringend zu bitten, dass die Central-Commission dem Inhalt der durch den Wiener Kongress exekutorisch erklärten Note des Herrn Ministers

von Humbold vom 7. April 1815 nachkommen möge, welche sagt: *dass das künftige Reglement durch den Herrn Eichhoff und zwei andere Oktroi-Beamten vorbereitet werden solle.*

Dieses Commité wurde zwar schon im Jahr 1815 gebildet, allein es trennte sich, und wenn wir es heute auf's Neue bilden, und dem Herrn Eichhoff die Glieder unserer Verwaltungs-Commission beigeben, so glaube ich, dass alles das Beste, was wir thun können, geschieht.

Ich schliesse dieses Votum mit der Bitte, an meine geehrtesten Herrn Kollegen des konventionnellen Rheins, gefälligst zu erwägen, dass es weder von dem Holländischen Herrn Commissär, noch von mir abhängt, die Streitigkeit zu schlichten, welche über den Zeitpunkt besteht, von wo an, die Aufhebung der Umschlagsrechte für das Königreich der Niederlande gelten soll, weil wir nur die Sachwalter unserer respektiven Höfe sind, deren Instruktionen wir zu befolgen haben.

Uebrigens wird mir, im Fall meine gedachte Herrn Kollegen keinen Gebrauch von den Mitteln machen zu können glauben, welche ich vorgeschlagen habe, um zu verhüten, dass ihre Staaten nicht unter dieser Streitigkeit leiden, wenigstens die Ueberzeugung bleiben, von meiner Seite alles gethan zu haben, was in meiner Gewalt stand, um dieses Uebel zu verhüten.

Die Central-Commission hält sich über vorstehendes Votum des K. Preussischen Herrn Commissarius das Protokoll offen.

XIII.

Antwort auf die vorstehenden Erklärungen, vom K. Niederl. Bevollmächtigten im nämlichen Protocoll.

Le commissaire Neerlandais ne peut se dispenser d'observer sur ce que vient de produire de nouveau M.r le commissaire de Prusse,

que ce commissaire ne se désiste encore du plan, mis en oeuvre depuis le mois d'août 1816, en entassant pièce sur pièce, toutes contenant sous divers masques des germes de nouvelles discussions et explications dilatoires, et il ne voit pour la commission centrale d'autre issue de ce labirinthe, que la ferme résolution de procéder à l'émanation de l'instruction intérimaire dans le sens liberal, que le congrès a voulù et qui puisse ouvrir la navigation jusqu'à la mer. Il invite de nouveau M. M. ses collègues à réunir leur bonne volonté à la sienne, àfin que ce sécond acte important, préscrit par l'art. 31, soit enfin confectionné et que l'on puisse entâmer de suite les déliberations sur le réglement définitif.

XIV.

Weitere Eingabe des K. Niederländischen Bevollmächtigten, im nämlichen Protokoll.

Par suite de ma proposition faite dans la séance du 19. Sept. dernier, tendante à prêter la main du côté des Pays-Bas, pour assurer, aussitôt la cessation des rélâches forcées, l'intérêt du fisc des états rivérains d'une manière, qui n'entrave pas la libre navigation et en conséquence du vote de M.r le commissaire de Nassau, la commission centrale, voulant préciser sa réponse aux points de ma dite proposition, avait prié M.r le commissaire de Prusse, comme puissance ayant le plus grand intérêt dans cette affaire, de vouloir articuler les démandes, que son gouvernement croioit pouvoir faire, en conformité des traités, à celui des Pays-Bas concernant la liberté de navigation pendant l'interim.

M.r le commissaire de Prusse ayant accepté, de satisfaire à cette question aussi explicitement, que la commission centrale le désirait,

se réunit en attendant de suite à la motion faite par M.r le commissaire de Nassau contre la mésure projettée de la part du gouvernement des Pays-bas, de sceller l'accès des cargaisons ou de placer un gardien à bord des bâteaux, qui passeroient sur le Rhin Neerlandais.

On devoit donc s'attendre à ce que dans la séance suivante M.r le commissaire de Prusse auroit fait connaître ce qui lui restoit de plus à démander dans le sens de la question à lui adressée par la commission centrale.

Mais éludant et tournant la question, M.r le commissaire de Prusse se replie sur la démande:

„Que le gouvernement Neerlandais cesse de prétendre de voir changer son status quo sur le Rhin dit conventionnel avant la sanction du réglement définitif à faire, c'est à dire, que le gouvernement Neerlandais rénonce à la jouissance de l'abolition de la rélâche forcée de Cologne, par conséquent à la libre navigation pendant l'intérim, et qu'il consentisse enfin, que la commission centrale commence à s'occuper du réglement définitif."

Il laisse ensuite entrevoir quelque disposition à léver cette rélâche pour les états rivérains du Rhin conventionnel, dont il provoque M. M. les commissaires à conclure avec lui une convention séparée sur ce point, qui selon lui devait être omis dans l'instruction intérimaire etc.

Je m'abstiendrai de toutes réflexions sur la moralité de cette tournure évasive, qui n'est plus neuve. Offrir et rétracter, c'est là la manoeuvre, mise en jeu depuis notre réunion, pour empêcher le rapprochement et l'accord de la commission centrale, afin de conserver l'administration, maintenant rémise, et à Cologne la rélâche forcée, aussi longtems que possible.

La lévée de cette entrave, je le soutiendrai toujours, doit déjà avoir lieu pour l'intérim en vertû de l'art. 31 de l'acte de Vienne, qui préscrit, que dans l'instruction intérimaire les articles de la convention de 1804, abolis par ledit acte, doivent aussi être indiqués comme supprimés.

On pourrait, si besoin en était, s'appuyer encore sur l'art. 27 du même acte, qui dans l'énumeration des objets réservés au réglement définitif ne fait point mention de la levée des rélâches forcées.

Je soutiendrai également, que cette lévée doit avoir lieu simultanement pour tous les états rivérains du Rhin, puisque l'art. 19 prononce cette lévée purement et simplement et n'autorise la moindre exception ou réstriction, ni la fait dépendre de nouvelles explications ou obligations d'un des états rivérains vis-à-vis les autres, aussi peu, que la rémise de l'administration, enfin éffectuée, pouvait dépendre des explications ou arrangemens, auxquels l'administrateur provisoire, devenû fonctionnaire prussien, tentait également de l'accrocher. La clarté du traité recuse tout arbitrage interprétatif à cet égard. Je me refère du reste à mes notes du 11 Mars et à celle du 22 Avril dernier, et je proteste hautement contre l'appel, que fait M.r le commissaire de Prusse aux commissaires du Rhin conventionnel, de s'unir à lui, pour conclure une convention separée sur une lévée partielle de la rélâche forcée de Cologne au profit des six états, qu'ils représentent, en excluant de l'avantage de cette levée le 7e état rivérain, le royaume des Pays-Bas, qui n'y a pas moins un droit acquis au prix de son engagement réciproque, de n'établir aucune rélâche forcée sur son territoire fluvial.

Un tel pactum in pacto, évidemment contraire au bût et aux termes du traité de Vienne, ne le serait pas moins aux attributions des commissaires, qui constituent la commission centrale, appellée uniquement à faire une instruction intérimaire et un réglement définitif.

Le dit traité ne leur délègue nulle part le pouvoir, de conclure une convention séparée entre six, portant modification d'une disposition arrêtée à Vienne, qui, conformément à l'art. 31 du dit traité, doit récévoir son exécution pleine et entière par l'instruction intérimaire. D'ailleurs il ne faut pas se faire illusion sur la tendance de la proposition de M.r le commissaire de Prusse. Elle n'a d'autre bût, que d'assurer, jusqu'à une époque indéterminée, aux provinces prussiennes *seules* la libre

navigation sur tout le cours du Rhin. Car, si une telle convention séparée, qui excluerоit le royaume des Pays-Bas du libre passage devant Cologne, pourrait avoir lieu, ce royaume, réstreint pour la navigation en àmont à son status quo sur le Rhin conventionnel, maintiendroit probablement chez soi aussi le status quo de la navigation en àval vis-à-vis le Rhin conventionnel; d'où il résulteroit, que les états du moyen et haut Rhin, et de ses confluens resteraient privés de toute communication directe avec les ports de mer dans les Pays-Bas, tandis que la navigation prussienne, continuant à jouir seule, comme par le passé, des rélations établies avec les Pays-Bas, aurait encore acquis la faculté de rémonter le Rhin jusqu'au point où il devient navigable.

Certes une telle proposition ne tient rien de cette réciprocité tant de fois prônée; elle porte plutôt l'empreinte du *divide et impera.*

Son acceptation autoriserait tout autre état rivérain à faire également des arrangemens particuliers, convenables à ses intérêts et ainsi l'oligarchie ne manquerait pas de ramener tôt au tard sur le Rhin ce chaos, qui y existait avant la création de l'ordre, que le commerce doit à la convention de 1804 et auquel la commission centrale est appellée de mettre la dernière main.

L'on veut mettre en avant le fantôme éffrayant d'une suprématie dans la navigation, dont le royaume des Pays-Bas s'emparerait sur le Rhin après la lévée des rélâches forcées, suprematie qui, dit on, ruinerait la navigation des états voisins.

Tout ombre de crainte doit disparaître à cet égard, quand on jette l'oeil sur l'ordre de navigation déjà existant entre les ports prussiens et neerlandais; on y trouvera la preuve rassurante, que ce n'est que sur le pied d'un partage équitable dans la navigation réciproque de port à port, que le commerce des Pays-Bas entretient et désire étendre ses rélations avec les autres états rivérains. Il est de l'intérêt du commerce, règulateur de la navigation, que celle-ci se fasse avec ordre et sureté, et non pas à la bonne aventure, et que le prix du

frêt soit le plus modique possible, ce qui ne s'obtient que par la certitude des rétours et une juste proportion entre le nombre des bateliers employés et le strict besoin du commerce en moyens de transport, qui puisse assurer au batelier une existence honnête; et ce bût ne peut être atteint, que par des arrangemens à l'amiable entre le commerce de villes correspondantes, arrangemens, qui en n'excluant pas la faculté d'une navigation particulière, sont très compatibles avec les principes établis sur la liberté de la navigation. Je me réfère encore à ce sujet à mes notes antérieures sur l'établissement des Beurthvaarten.

Il me reste à parler du raisonnement spécieux, qui conduit M.r le commissaire de Prusse à cette conclusion étrange, que pour rendre possible l'émanation d'une instruction intérimaire, il ne falloit pas y toucher la corde des relâches forcées.

Si M.r le commissaire Neerlandais, dit-il, s'oppose à signer une instruction intérimaire, qui prive le royaume des Pays-Bas de la jouissance de la lévée des rélâches forcées pendant l'intérim, et qu'il ne m'est pas permis à moi d'en signer une, qui fût conçue dans le sens contraire: il faut, puisque pourtant cet acte doit émaner au nom de tous les états rivérains, n'y parler pas du tout des rélâches forcées, sauf aux commissaires du Rhin conventionnel à faire entr'eux une convention sur leur lévée partielle à leur profit.

De bonne foi, M.r le commissaire de Prusse peut il croire, en supposant le réfus de ma signature à une instruction intérimaire, qui prononcerait l'exclusion des Pays-Bas du libre passage devant Cologne, que j'en signerai une, qui passe ce point sous silence après m'avoir averti d'avance, qu'on ira conclure une convention séparée dans ce sens exclusif?

Et si un des commissaires, pour quelque motif d'intérêt local, ne voulait pas signer une instruction intérimaire, *conforme d'ailleurs au voeu littéral de l'acte de Vienne*, le manque de cette seule voix pourrait-elle empêcher l'émanation de cet acte?

Pour partager à ce sujet l'opinion affirmative de M.r le commissaire de Prusse, il faudrait croire, que le congrès de Vienne avait voulû ressusciter dans la commission centrale le véto d'une certaine diète, qui a passé en proverbe.

Bien certainement le congrès de Vienne, qui a voulû l'émanation d'un tel acte, a voulû aussi la possibilité de l'achever, possibilité, qui en cas de divergence des opinions, ne répose, que dans la force de la majorité des voix, appuyée du texte littéral du traité; sauf à un chacun de consigner son opinion contraire et sa réserve au procès verbal des déliberations, pour servir et valoir ce que de droit.

M.r le commissaire de Prusse m'invite, à consentir enfin à ce que la commission centrale commence à s'occuper du réglement définitif. J'ai l'honneur de lui donner l'assurance, que si une proposition tendant à cette fin sera mise aux voix, je ne manquerai pas de me déclarer, à mon tour, dans le sens des préscrits de Vienne; mais jusque là mon explication individuelle serait prématurée.

Je dois cependant observer à cette occasion, que la réténue de l'administration au delà d'une année, la répugnance, qu'éprouve de la part de M.r le commissaire de Prusse l'achèvement d'une instruction intérimaire, qui, dans le sens de l'art. 51, prononcerait la lévée pure et simple de la rélâche forcée de Cologne, enfin ses tentatives pour se dégager même du projet conciliatoire d'une instruction intérimaire, accepté et proposé par lui, ainsi que de la réponse précise, que dans la 71e séance il avait accepté de donner, témoignent trop peu en faveur de la bonne volonté de sa part, pour que de l'autre on puisse sans inquiétude voir différer l'obtention de ce qui doit être donné par l'instruction intérimaire, jusqu'à l'époque incertaine, où le réglement définitif sera fait et sanctionné.

Après ces explications préalables, je conclus à ce que la commission centrale veuille

1) Continuer ses efforts, pour parvenir à l'exécution parfaite des

dispositions de l'art. 31 de l'acte de Vienne, concernant l'instruction intérimaire, et

2) S'expliquer, si je puis régarder son énoncé collectif au procès-verbal de la 71e séance, comme la réponse complète, que j'attends de sa part à ma proposition faite dans la 64e séance.

XV.

Gegenwärtiger Standpunkt der Arbeiten bei der Central-Commission. Dargestellt vom Herzogl. Nassauischen Bevollmächtigten, in der 74ten Sitzung den 4. Nov. 1817.

Nach dem Protokoll der 71ten Sitzung hat die Central-Commission nachfolgende, in dem jetzigen Standpunkt der Sache höchst folgenreiche Beschlüsse gefasst:

Erstlich: Die Eröffnung des Niederländischen Herrn Commissärs über die Art und Weise, wie die Königl. Niederländische Regierung künftighin die Douanen-Rechte, vermittelst der Versiegelung der Schiffe, oder durch eine Douanen-Begleitung bis zum Auslade-Ort, zu sichern gedenke, ist unvereinbarlich mit der Freiheit der Schifffahrt, und mit dem Art. 22 der Wiener Konvention und als abweichend von der Reciprocität, und der Art, wie die Schiffsladungen, hinsichtlich der Douanen, auf dem konventionnellen Rhein dermalen behandelt werden, erklärt worden.

Zweitens: Die Central-Commission hat den Königl. Preuss. Herrn Commissär ersucht, — die Forderungen ganz bestimmt angeben zu wollen, — welche die Königl. Preussische Regierung, hinsichtlich der Freiheit der Schifffahrt, vertragsmässig an die Niederlande machen zu können erachte.

Drittens: Die Central-Commission hat erklärt, dass die Ver-

handlungen mit den Niederlanden ihrem Standpunkt gegen die Preussische Stadt Köln schlechterdings ganz fremd seyen: Sie hat also verlangt, dass der Königl. Preussische Hof, ohne längere Hinhaltung, einstweilen für die Schiffe der Staaten des konventionnellen Rheins den Stapel in Köln aufheben möge, wozu Preussen durch den Vertrag, namentlich durch Art. 19 desselben und überdies noch durch die offizielle Zusage vom 28. Febr. d. J. gehalten sey.

Viertens: Die Central-Commission hat feierlich gegen die Meinung des Königl. Preussischen Herrn Commissärs protestirt, welcher gegen die deutlichen Worte, und noch mehr gegen den Sinn und die ganze Tendenz der Wiener Rheinschifffahrts-Konvention annehmen wollte: dass Preussen nicht eher, als nach der Sanktion des definitiven Reglements gehalten sey, den Stapel von Köln aufzuheben.

Die Central-Commission hat durch diese Beschlüsse den Standpunkt der Sache vollkommen aufgefasst, und dem Publikum den sprechendsten Beweis geliefert, dass sie ohne alle Abweichung den vorliegenden, zum Besten der Völker, in Wien sanktionirten Vertrag nach seiner reinen Tendenz vollzogen wissen will.

Die Protokolle der 72ten und 73ten Sitzung enthalten eine Niederländische und zwei Preussische Abstimmungen auf diesen Gesammtbeschluss der Central-Commission.

Von Seiten des Niederländischen Herrn Commissärs hätte man eine Erklärung darüber erwarten sollen, — wie man Niederländischer Seits die Douanen-Formalitäten auf dem Rhein allenfalls durch Annahme der Manifeste als Basis zur Verzollung, erledigen wolle; aber die Niederländische Abstimmung enthält davon nichts.

Ich erlaube mir hier ausdrücklich zu sagen, dass der Niederländische Herr Commissär, nach meiner Einsicht und vollen Ueberzeugung zum Besten seiner eigenen und der allgemeinen Sache, nichts angelegentlicher thun sollte, als sich im Namen seiner allerhöchsten Regierung schon von diesem Augenblick an zu allem zu erbieten; wo-

zu die Niederlande seiner bisherigen Meinung nach, erst nach der Sanktion des definitiven Reglements gehalten seyen.

Denn wozu man sich nach der Sanktion des definitiven Reglements verbunden hält, das kann man auch gleich jetzt thun: und weigert man sich dessen, so bleibt immer der Verdacht möglich, dass etwas Anderes in der Mitte liegen müsse.

Warum will man durch eine solche liberale Erklärung den unseligen Streit nicht endigen, der sich ein Jahr lang über die an sich ganz gleichgültige Frage erhalten hat; — nämlich: ob man etwas, wozu man sich am Ende doch verbunden erachtet, — schon gleich anfangs oder erst später zu thun verpflichtet sey.

In dem Preussischen Voto wird mir der Vorwurf gemacht, dass ich nicht für den Schifferstand sorgen, sondern geschehen lassen wolle, dass eine ganz unbestimmte Zahl von Schiffen in den Besitz der Schifffahrt komme, und jeder Uferstaat so viele Schiffer zulassen könne, als ihm gut dünke, so dass alles Verhältniss, und namentlich das Verhältniss der niederländischen zu den deutschen Schiffern zu Grund gehen müsse. — Es freuet mich, dass man mich einer solchen Meinung beschuldigt.

Ich gestehe, dass ich mich zu schwach fühlen würde, bei dem freien Umschwung des Handels festzusetzen, wie viele Schiffe erforderlich, und welche zu viel sind; welche Zahl von Niederländischen, Preussischen, Hessischen, Französischen, etc. Schiffen dem Handel gerade angemessen, und wie die vorhandenen Schiffer in die vorkommenden Transporte zu theilen seyen.

Ich glaube vielmehr, dass das letzte Ziel aller unserer Arbeiten der Vortheil des Consumenten seyn müsse, dass dieser Vortheil mit der Wohlfeilheit der Waaren wächst, dass diese Wohlfeilheit zunimmt, je unbeschränkter der Handelsmann ist, den Transport zu wählen, wie und wo er will, dass sich die Handels-Operationen unmöglich nach der Schifffahrt leiten lassen, sondern die Schifffahrt nur mit dem

Handel steigt und fällt, und nach ihm ihre Richtung nimmt, dass kein Staat in den ausschliesslichen Besitz der Schifffahrt kommen kann, so lange letztere frei, und dem Handelsmann überlassen ist, nach seiner Privat-Konvenienz die Mittel und Wege zu wählen.

Gerade die Abweichung in diesen Ansichten ist es allerdings, welche dem Fortgang der Geschäfte der Central-Commission unendlich geschadet hat: das Publikum wird darüber erkennen, wer die richtigere Meinung hatte.

Uebrigens steht es auch gar nicht in der Macht der Central-Commission, die Sache anders zu machen, als sie ist; Holland hat ein Recht auf die Aufhebung des Stapels und die freie Schifffahrt auf dem Rhein: dieses Recht wird in Ausübung kommen, und es lässt sich der Vertrag nicht finden, wodurch sich Holland auf diesen Fall verbindlich gemacht hätte, die Zahl seiner Schiffe zu beschränken. — Wir könnten also nur zum Nachtheil unseres eigenen Schifferstandes dergleichen Beschränkungen erfinden.

Warum sollten die deutschen Schiffer weniger industriös seyn, warum sollten sie das Vertrauen der holländischen Kaufleute weniger erwerben können. — Nicht auf geradewohl wird der deutsche Schiffer Reisen nach den Niederlanden machen, die korrespondirenden Handelsleute werden für seine Befrachtung schon von selbst sorgen.

Das Interesse des Handels wird keine andere bedeutende Schifffahrt auf dem Rhein entstehen lassen, als Rangfahrten von Stadt zu Stadt, wie auch der Niederländische Herr Commissär richtig bemerkt, und zu Rangschiffern, haben unsere Schiffer ganz gleiche Konkurrenz. Also lediglich die freie Konkurrenz wird in der Zukunft andeuten, ob die bestehenden Schiffer fort bestehen können, ob sich ihre Zahl mindern oder mit Vortheil vermehren wird.

Eben für so unpassend halte ich das von dem Königl. Preussischen Herrn Commissär schon oft gebrauchte Bild, dass aller deutscher Handel, der nach Holland gehe, gewissermaasen in einen geschlossenen Sack gerathe.

Wenn alle deutsche Staaten sich über gemeinsame Maasregeln gegen den holländischen Handel vereinigen: dann ist der konventionnelle Rhein für Holland eben so geschlossen, und es hängt also lediglich von einer solchen Vereinbarung, wenn sie die Umstände gebieten, ab, dass Holland auch dieses anscheinenden Vorzugs beraubt wird.

Ich finde, dass alle solche Ideen, weil sie auf einer festen und liberalen Basis *nicht* beruhen, bei näherer Entwickelung den Keim ihrer Unhaltbarkeit schon in sich selbst tragen.

Von dem Königl. Preussischen Herrn Commissär hatte übrigens die Central-Commission verlangt, dass derselbe ganz deutlich angeben möge, welche Forderungen sein allerhöchster Hof, vertragsmässig an die Niederlande, in Beziehung auf die Freiheit der Schifffahrt, machen zu können glaube: aber die beiden Abstimmungen sind unbestimmt und unbefriedigend geblieben; Preussen behauptet: dass eine ihm bestimmt aufliegende Verpflichtung, die Suppression des Kölner Stapel-Rechts gegen Holland, nicht eher in Erfüllung gehen lasse, als bis Holland dem Art. 1 der Konvention Genüge geleistet habe; der Preussische Herr Commissär hat aber immer noch nicht angegeben, was Preussen nach Art. 1 an Holland fordere, mithin hat sich bis hieher, und länger als ein Jahr lang, das Ganze in einem unfruchtbaren Cirkel gedreht.

Was mit den Niederlanden in Beziehung auf die Rheinschifffahrt auszumachen ist, gehört zur Competenz der Central-Commission überhaupt, und diese kann nicht länger zusehen, dass ein Theil in ihrem Namen von Schwierigkeiten spricht, die er noch nicht genannt hat.

Die Central-Commission ist als Vermittler zwischen dem Preussischen und Niederländischen Herrn Commissär aufgetreten: sie erwartet also, dass der Königl. Preussische Herr Commissär ihrem Verlangen gemäss, durch deutliche Angabe seiner Forderungen, endlich zur Sache komme.

Die Central-Commission muss *zweitens*, in dem Verhältniss zwi-

schen Preussen und den Staaten des konventionnellen Rheins mit Bedauern wahrnehmen, wie entfernt noch die Realisirung der vorliegenden Verträge und Zusagen zu liegen scheint. Auch hier bleibt der Königlich Preussische Herr Commissär ganz unbestimmt, und statt namentlich zu den bereits durch die Majorität längst angenommenen Gesetzes-Entwürfen, die Artikel zu bezeichnen und vorzuschlagen, welche bei Aufhebung des Stapels für den konventionnellen Rhein den Status quo gegen Holland aufrecht erhalten könnten, protestirt derselbe ganz allgemein gegen die Instruktion vom 14. Januar, und das Strom- und Hafen-Polizei-Reglement. Bald wird zum Vorwurf gemacht, dass man die Ordnung der Dinge jetzt schon ändern wolle. Ist dieses aber ein Fehler und nicht vielmehr eine Beförderung der Sache selbst, da diese Ordnung doch umfallen muss, und längst als fehlerhaft erkannt ist? Man provocirt auf das liberum veto, welches doch in dem vorliegenden Falle, wo von einer ausdrücklichen Vorschrift des Kongresses die Rede ist, gar nicht statthaft ist: man provocirt auf das Urtheil der Techniker, die längst gehört worden sind. Schiedsrichter hat die Central-Commission nicht nöthig. Alle Stimmen sind daher vereinigt: dass die Stapel-Rechte, gegen den ausdrücklichen Vertrag, jetzt noch in Schutz genommen werden. — Die Majorität vom 14. Jänner hat sich darin keineswegs geändert, die gesammte Central-Commission hat zum Beweis ihrer Ansicht, dieses Verlangen noch zuletzt in dem Protokoll der 71ten Sitzung wiederholt.

Die Central-Commission wünscht nichts mehr, als dass der Preuss. Herr Commissär durch die wirkliche Aufhebung des Kölner Stapels einen reellen Beweis von dem unbezweifelten Bestreben seines allerhöchsten Hofes, die Verträge zu erfüllen, den Staaten des konventionnellen Rheins geben möge. Es lebt die Ueberzeugung in aller Commissarien Brust, dass, wenn der ernstliche Wille vorhanden sey, den Kölner Stapel aufzuheben, es aller Wendungen und Bedingungen nicht bedürfe,

dass man über das, was wesentlich dabei zu betrachten sey, längst einverstanden gewesen, und sich leicht verständigen werde.

Niederland. Hält sich das Protokoll offen.

XVI.

Erklärung des K. Preuss. Bevollmächtigten in dem 74ten Protokoll, vom 4. Nov. 1817.

Ich gebe heute folgendes zu Protokoll.

Votum,

betreffend die Frage: ob Preussen daran arbeitet, den Rhein in *Fesseln* zu halten, oder der Handels-Schifffahrt *Freiheit* zu schaffen, wenn es die Forderung der Niederländischen Regierung bestreitet, — dass dieselbe das Recht habe, bei Köln vorbeizufahren, *bevor* sie die, *nach* Unterzeichnung des Traktats durch Errichtung einer Douanen-Regie gemachte Neuerung, wieder vom Wasser weggebracht haben wird.

Es hat dem Niederländischen Herrn Commissarius beliebt, bei Gelegenheit meines leztern Votums zu äussern: *dass ich seit dem Monat August* 1816 *nichts thâte, als Stücke auf Stücke häufen, welche sämmtlich unter verschiedenen Masken, Keime zu neuen Streitigkeiten und auf Zögerung abzielende Auslegungen enthielten.*

Dieser, etwas heftige Ausfall, der, wenn nicht geradezu Zorn, doch üble Laune beweisst, wird ohne Erwiederung von meiner Seite bleiben, sowohl, weil das Gefühl von der Würde meiner Stelle mich davon abhält, als auch, weil ich nie gerne Spöttern Stoff zum Lachen bereite.

Der Niederländische Herr Commissarius und ich, müssen uns, wie ich glaube, als die Advokaten zwei entgegengesetzter Partheien betrachten, die einen grossen Rechtshandel vor dem Publikum zu verfechten haben; und in einer solchen Lage sollten wir, meines Erachtens, so viel wie möglich vermeiden die Aufmerksamkeit auf unsere Personen zu ziehen, uns vielmehr blos an die *Thatsachen* halten und es *Andern* überlassen zu beurtheilen, ob wir *Masken* tragen oder nicht, wenn wir unsere Saamen-Körner ausstreuen, und welche Gattung von Früchten die Keime anzeigen?

Dieses ist mindestens das, was ich meiner Seits zu thuen entschlossen bin, und demnach mich darauf beschränke, die Hauptpunkte des letztern Votum meines geehrtesten Herrn Kollegen zu beantworten.

Gewisse Dinge versteht man mit halben Worten, andere kann man nicht begreiflich machen, so viel Mühe man sich auch giebt. Seit dem Monat August 1816, sehe ich mich, zum Beispiel, genöthiget, *Stücke auf Stücke zu häufen*, um den Niederländischen Herrn Commissarius zu bitten, mir in den Kongress-Akten die Stelle anzuzeigen, wo gesagt ist: „Der 19te Artikel soll *vor* dem 1ten Artikel erfüllt werden."

oder:

„Das Königreich der Niederlande soll *sofort* in den Besitz der Vortheile der Aufhebung der Umschlagsrechte gesetzt werden, vorbehaltlich, dass *späterhin* untersucht werde, in wie fern der Rheinhandel frei bis an das Meer werden kann." Nie zeigt man mir eine solche Stelle, und dennoch besteht mein Herr Kollege fortwährend darauf, dass die Vorbeifahrt an Köln ihm geöffnet werde, ohne dass irgend etwas über den Hauptpunkt entschieden ist.

Um dem Streit ein Ende zu machen, schlage ich vor, die Ent-

scheidung über diesen Punkt den hohen Mächten, welche den Traktat unterzeichneten, zu überlassen; aber wie lautet die Antwort, welche ich endlich hierauf erhalte: „Die Bestimmtheit des Traktats verwirft, was diesen Punkt betrifft, jeden schiedsrichterlichen Ausspruch."

Fürwahr, dieser Antwort lässt sich nichts entgegnen, sobald die *Parthei* zugleich auch *Richter* seyn wird, bis dahin dieses aber der Fall seyn wird, habe ich Grund zu glauben, dass mein Herr Kollege, wenn er der Sache näher nachdenkt, finden wird, dass mein Vorschlag ihm vortheilhafter ist, als wenn ich seinem Beispiel folgen, und gleich wie er, behaupten wollte: *dass die Bestimmtheit des Traktats* (auf die Art, nämlich wie *Preussen* ihn auslegt) *jeden schiedsrichterlichen Ausspruch verwirft.*

Uebrigens gestehe ich unbedenklich, dass man auf dem Wiener Kongress zuverlässig nicht geglaubt hat, dass die Aufhebung *de facto* der Umschlagsrechte die Verzögerung erleiden würde, welche sie wirklich erleidet; so wie man sich auch nie hat einbilden können, dass die interimistische Instruktion etwas anders, als eine Verordnung sey, wodurch der laufende Dienst für die Zeit gesichert würde, während der man sich mit dem definitiven Reglement beschäftigte.

Herr Baron von Spaen sprach aber auch damals keine Silbe von der seitdem in Holland eingeführten Douanen-Einrichtung, noch von den Forderungen, welche die Niederländische Regierung nun macht.

Ganz im Gegentheil gab er zu verstehen, dass die *Abschaffung* der *alten* Lasten vor der Thüre sey, und der Einführung *Neuer* — würde durchaus nicht gedacht; *et hinc illae lacrymae.*

Seit einem Jahre *häuft man Stücke auf Stücke*, um den Niederländischen Herrn Commissarius zu vermögen, wenigstens die Tarife der gedachten *alten* Lasten zu geben, die in Holland erhoben wurden, und von denen Herr Baron von Spaen versprach, dass sie bis zu ihrer Abschaffung nicht erhöht werden sollten, nichts destoweniger aber die allgemeine Erhöhung von 15 Procent erfahren haben, womit die

Douanen-Gebühren belastet sind. Unter dem 17. Oct. jüngsthin, zeigt der Niederländische Herr Commissarius endlich an, dass er jenen Tarif dem Hessischen Herrn Commissarius mitgetheilt habe, doch blos zu dessen individueller Benachrichtigung, die gleichwohl auch gegen die übrigen Glieder der Central-Commission statt finden könnte, jedoch nur unter dem Vorbehalt, *dass dieser Tarif der interimistischen Instruktion* aus dem Grunde nicht beigefügt werde, *weil diese Instruktion sich nur mit dem beschäftigen dürfe*, *was den konventionnellen Rhein angeht.*

Ist dieses in allem Ernst die Meinung des Niederländischen Herrn Commissarius, so bleibt es merkwürdig, aus seinem auf die Verification der Ladungen, welche umschlagsfrei bei Mainz und Köln vorbei passiren, Bezug habenden Votum, vom 19. Sept. zu sehen, dass dieser Akt sich nur mit Vorschlägen über das beschäftiget, was auf dem *niederländischen Rhein*, während des Interimistikums, und also nur *in Folge der interimistischen Instruktion*, geschehen kann; und es wird mir erlaubt seyn zu bemerken, dass, wenn man diese beide Vota neben einander hält, man sich nicht enthalten kann, zu sagen: *das stimmt schlecht zu einander*, denn bald heisst es, man dürfe sich nur mit dem *konventionnellen* Rheine beschäftigen, und dann wieder, man müsse sich auch mit dem *niederländischen* Rheine abgeben.

Am 28. Februar wurde der Niederländische Herr Commissarius ersucht, zu erklären, was seine Regierung zu Erfüllung des 5ten Art. des Pariser Friedens-Traktats vom 30. Mai 1814, und der Wiener Kongress-Akte vom 24. März 1815, für die Freiheit der Rheinschifffahrt zu thun, gesonnen wäre? Und zugleich wurde ihm erklärt: *dass die niederländische Regierung nothwendigerweise eine gänzliche und vollständige Reciprocität aller Vortheile des Kontraktes gewähren müsse, bevor Sie begehren könne, ihrer Seits zum Genuss derselben zu gelangen.*

Da die verlangte Erklärung ausblieb, so war man abermals ge-

nöthiget, *Stücke auf Stücke zu häufen*, um das gedachte Ersuchen zu wiederholen, und wie endlich zwischen den Uferstaaten des konventionnellen Rheins es zur Sprache kam, sich über eine Schifffahrts-Ordnung zu vereinigen, welche ihnen einstweilen unter einander die Traktaten gemässen Vortheile gewährte, bis es der Niederländischen Regierung gefallen werde, das zu thun, was erforderlich ist, um gleichfalls Theil daran nehmen zu können; sagt der Niederländische Herr Commissarius, indem er gegen jedes einzelne Uebereinkommen protestirt:

„Dass Preussen hiebei keine andere Absicht habe, als, auf unbestimmte Zeit den Preussischen Provinzen ausschliesslich *die* Freiheit auf dem *ganzen* Rheinstrom zuzusichern."

Hier muss ich aber Sie hochgeehrteste Herren Kollegen des konventionnellen Rheins aufrufen, um selbst zu erklären, ob Preussen wohl wünschen kann, *die* Art Schifffahrts- und Handels-Freiheit, welche dermalen auf dem *niederländischen* Rheine besteht, nicht zu *verlieren*, und ob es Ihnen begehrenswürdig scheint, sie zu erlangen?

Ich habe Sorge getragen, dass Sie diese Freiheit vor kurzem haben kennen lernen, und behalte mir vor, das Faktische davon in unsern Protokollen niederzulegen.

Ich frage: ob die Vota des Niederländischen Herrn Commissarius beweisen, oder nicht dass seine Regierung:

1) ihrem Fiskus die Einkünfte eines unbeschränkten, dermalen auf 3 Procent vom Werth *derjenigen* Waaren, welchen die *Durchfuhr* gestattet ist, festgesetzten Transitzoll zusichern will, und solcher Gestalt über die Mündungen des Flusses disponirt, als sprächen die Traktaten gar nicht davon?

2) Dem Wunsche der belgischen Fabrikanten gemäss, den Rheinhandel einem Prohibitiv-System, vermittelst einer der strengsten Mauth-Verwaltungen unterwerfen will?

Irre ich in diesen Behauptungen, so bitte ich den Niederländischen

Herrn Commissarius es in klaren und bestimmten Ausdrücken zu sagen, thut er dieses aber nicht, so bin ich befugt zu behaupten, dass der Handel auf dem Rheine nicht allein *nicht* frei seyn wird, sondern dass er sogar zu keiner Zeit mehr *erschwert*, und mit Abgaben *belastet* war.

Das gezwungene Umschlagsrecht in Mainz und Köln hat keinen merklichen Einfluss auf den Preiss der Waaren; man kann es aber aus zwei einander entgegen stehenden Ansichten betrachten; nämlich: als *Monopol*, und als *Schlagbaum gegen Holland.*

Sieht man es als städtisches Monopol an, so ist es ungerecht, und dem Fortkommen des Binnenhandels, so wie der Schifffahrt der übrigen deutschen Städte am Rhein nachtheilig; übrigens ist es *de jure* abgeschafft, und muss es auch *de facto* je eher, je lieber werden.

Eine ganz andere Frage ist aber, *wann* zu Köln der Schlagbaum sinken soll, welcher allein verwehrt, dass der Handel und die Schifffahrt nicht *ein Monopol des Königreichs der Niederlande werde;* denn dieser Sperrbaum zwischen Deutschland und Holland braucht nicht eher geöffnet zu werden, bis die geschlossenen feierlichen Traktaten wechselseitig erfüllt sind. Hat man einmal dem Königreich der Niederlande den ganzen Rhein geöffnet, was bleibt ihm dann noch von Deutschland zu begehren übrig? Nichts. — Selbst Frankreich kann, als Rhein-Uferstaat, wenn es unpartheyisch seyn will, in dieser Gelegenheit nicht Parthei für die Niederlande gegen Deutschland nehmen. Wodurch hätten die Niederlande dann wohl verdient, dass man ihnen *Alles* geben soll, während sie *nichts* zugestanden haben?

Etwa darum, weil es ihnen bis jetzt unglücklicher Weise nur allzu wohl gelungen ist, das *divide et impera* zu spielen?

Es ist wahr, Preussen hat lange gezögert, bevor es die obere Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten an die Central-Commission übergab, nicht aber, wie der K. Niederländische Herr Commissarius glauben machen möchte, um der Stadt Köln ein Monopol zu erhalten, welches den andern Preussischen Rhein-Städten noch

weit schädlicher ist, als selbst jenen zu den übrigen Staaten des konventionnellen Rheins gehörigen; sondern, weil es Preussen, als der am konventionnelleu Rhein meist begüterten Macht wohl ansteht, zu verhindern, dass das Verlangen, in den Genuss eines *Nebenvortheils* zu kommen, nicht den *Hauptzweck* verfehlen mache.

Die Niederländische Regierung will, so lange wie irgend möglich, in dem Genuss ihres Rheinhandlungs-Monopol an den Mündungen des Flusses bleiben, und dieses erklärt hinreichend das Betragen unseres Niederländischen Herrn Kollegen. So lange wir nicht einig seyn werden, bleibt der *Status quo* auf dem Rheine in Holland unverändert, und das Umschlagsrecht dient unserm gedachten Herrn Kollegen blos als Zankapfel, womit er spielt, um die Uneinigkeit unter uns zu erhalten.

Ich sollte denken, dass vorstehendes hinreichend seyn wird, den Richter über die Frage aufzuklären, welcher von uns beiden, der Niederländische Herr Commissarius, oder ich, den Vorwurf verdient, in dieser Streitsache Stücke auf Stücke zu häufen? Auch werde ich mich nur mit dem Hauptpunkt des letzteren Votum des Niederländischen Herrn Commissarius beschäftigen; nämlich:

„*Die Forderungen zu artikuliren, welche meine Regierung, den Traktaten gemäs, an jene der Niederlande, in Betreff der Freiheit der Schifffahrt während des Interimistikums, zu machen berechtigt zu seyn glaube.*“

Da die klare und unumwundene Erklärung, welche die Niederländische Regierung am 28. Februar letzthin zu geben ersucht wurde, weder *gegeben*, noch ausdrücklich *verweigert* worden ist, so däucht mir, dass der Herr Commissarius sich ein wenig bedenken sollten, Fragen an mich zu richten; denn würden wohl die Geschäfte voranrücken, wenn ich Gleiches mit Gleichem vergelten, und sein Zögerungs-System nachahmen wollte?

Doch, er beruhige sich, ich will es kürzer machen, und sein

Votum vom 19. September (ohne Präjudiz) als eine Erklärung betrachten, welche die Stelle der erbetenen vertreten soll; nehme aber auch keinen Umgang zu erklären, dass es mir unmöglich ist, über dieses Stück zu unterhandeln.

Als ich in dem Protokoll vom 23. September fragte: „*ob mein Herr Kollege damit einverstanden seyn würde, dass die nämliche Ordnung der Dinge auf dem konventionnellen Rhein eingeführt werde, welche er für den niederländischen vorschlug?* (eine Frage, die ohne bestimmte Antwort blieb) gab ich hinlänglich zu verstehen, dass ich das besagte Stück nach seinem vollen Werth zu schätzen wüsste; auch will ich nichts weiter darüber sagen, hingegen dem allgemeinen Wunsche Genüge leisten, und die Forderungen articuliren, welche nicht Preussen allein, sondern alle, an der Wiener Akte über die Rheinschifffahrt Betheiligte, in dem Fall sind, an die Niederländische Regierung zu machen, und ich auf jeden Fall, in meiner Eigenschaft, folgender Maasen mache.

Was kann man von der Niederländischen Regierung, in Gefolg der Wiener Kongress-Akte, über die Rheinschifffahrt begehren, wenn man von der Forderung ausgeht; welche diese Regierung macht, schon *während dem Interimistikum*, die Vortheile der Aufhebung des gezwungenen Umschlags in Köln und Mainz zu *geniessen?*

Indem die Niederländische Regierung obige Forderung macht, kann sie nicht umhin, zuzugeben:

1) Dass, wenn schon durch die *interimistische Instruktion* die Vorbeifahrt bei Köln und Mainz proklamirt und frei gegeben werden soll, ein *neues Schifffahrts-Reglement* gemacht werden muss, und dass es unmöglich ist, ein *solches* zu machen, ohne den Punkten unserer Mission vorzugreifen, welche laut Art. 27 der Wiener Akte dem definitiven Reglement vorbehalten sind; und dass, wenn man kein neues

Schifffahrts-Reglement machen, sondern die Schifffahrts-Ordnung der Konvention von 1804 bestehen lassen wollte, das Umschlagsrecht von Mainz und Köln, *de facto* fortbestehen werde, weil dieses Recht die Basis derselben ist.

2) Dass, wenn der Niederländischen Regierung das Vorbeifahren an Köln und Mainz gestattet werden sollte, dieses nie anders, als unter der Bedingung geschehen könnte, dass der Rhein, schon in Gefolg der *interimistischen* Instruktion, auf seinem ganzen Laufe so frei würde, als er es dem 5ten Art. des Pariser Friedens-Traktats vom 30. Mai 1814, und der Wiener-Kongress-Akte vom 24. Merz 1815 nach seyn soll.

Werden diese zwei Präliminär-Punkte einmal erlediget seyn, so wird die Niederländische Regierung nicht entstehen zuzugeben, dass sie, in Betreff der Rheinschifffahrt, Verbindlichkeiten eingegangen habe, welche nicht verstatten, dass die Douanen mit den Schifffahrts-Gebühren etwas gemein haben, und dass die Aufsicht der Mauthbeamten nie die Schifffahrt stören dürfe, und sie folglich die Mittel, wodurch die Umgehung ihrer Mauth verhütet werden sollen, auf ihren *Ufern*, nicht aber auf den *Schiffen* suchen, und Ein- und Ausladungs-Häfen bestimmt werden müssen, wohin die Schiffe *unangetastet* gelangen können.

Gedachte Regierung wird auch nicht in Abrede stellen, dass die Freiheit der Rheinschifffahrt null und nichtig seyn würde, wenn die niederländische Rheinstrecke ein Krebsloch (cul de Sac) bliebe; und dass daher nothwendiger Weise den Waaren aller Art, *die nicht für den Handel der Niederlande bestimmt sind*, die Durchfuhr gestattet seyn müsse; und da wären wir ja bis zum *Seerecht* gelangt.

Bei Nennung dieses Worts höre ich schon im Geiste meinen Niederländischen Herrn Kollegen ausrufen, dass die Central-Commission mit dem *Seerecht* sich nicht zu befassen habe, gleich wie er auch behauptet, dass wir uns nicht um die Mauth zu bekümmern hätten;

seine Protestationen dürfen mich indessen nicht hindern, darüber zu reden, sobald ich voraus schicke, dass mir sehr wohl bewusst ist, dass der Central-Commission weder zusteht, das Seerecht zu definiren, noch ein Mauth-Gesetz zu verfassen; dass aber ganz unbezweifelt es zu ihren Befugnissen gehöre, die Aufmerksamkeit der Regierungen *auf das Meer* rege zu machen, sobald versucht werden will, es da zu sperren, wo es offen seyn muss; so wie auf die Mauthen, sobald man eine auf dem Rhein, von welchem sie verbannt seyn müssen, spürt.

Strenge genommen kann man behaupten, dass der Rhein ein freier Strom geworden und zwar so, dass alle Waaren frei auf und aus demselben müssen verführt werden können, und keine andere, als Schiffahrts-Gebühren zu entrichten haben, sobald sie sich auf dem Wasser befinden; und dass das Seerecht sich darauf beschränke, die Mündungen des Flusses in Kriegszeiten zu sperren.

Wenn die vorstehende Behauptung indessen gegen alle Einwendungen sollte Stich halten können, so müsste der Rhein so tief seyn, dass die Fahrzeuge durch die Mündungen aus- und einlaufen, und ohne Last zu brechen, an ihren Bestimmungs-Ort gelangen könnten. Da dieses aber nicht überall auf dem Rhein von da, wo er schiffbar wird, bis zu seinen Ausflüssen der Fall ist; auch die Wiener Akte hierüber schweigt, so erhält die Niederländische Regierung dadurch einen mehr oder weniger gegründeten Vorwand, sich zu weigern, den Traktat nach seiner ganzen Strenge zu erfüllen; und der *mezzo termine*, worüber die kontrahirenden Theile einig werden könnten, wäre vielleicht, die Mündungen des Rheins für einen Pass zu erkennen, der einer Durchfuhr-Abgabe, in der Art, wie der Sund unterworfen wäre.

Vorausgesetzt nun, dass durch die betheiligten Mächte eine Negociation eingeleitet würde, um den Streit, mittelst Bezahlung einer Durchfuhr-Abgabe, zu schlichten, welche für alle durch die Rhein-Mündungen ein- und ausgehenden Waaren zu entrichten wäre; so wird immer nöthig seyn, dass, sobald über die Grösse der Abgabe unter-

handelt wird, voraus bedungen werde, dass sie nur von dem *Gewicht*, dem *Maas*, oder der *Anzahl* der verschiedenen Waaren-Gattungen, aber nicht von dem *Werthe*, erhoben werden dürfe, damit jede materielle Untersuchung, so wie die Oeffnung der Colis vermieden werde.

Wirklich war der Rhein, zur Zeit der französischen Occupation, noch freier, als er es selbst auf die vorgeschlagene Art werden würde; denn von dem Jahr 1812 bis 1813, war der Transport aller Waaren-Gattungen auf dem ganzen Rheinstrom, Holland mit einbegriffen, dermaasen frei, dass die Douanen nicht das mindeste damit zu schaffen hatten; sobald man nur in den Freihäfen umschlug, wo man auch nur blos die durch die Art. 8 und 9 der Konvention von 1804 bestimmte Krahnen-, Waage- und Werftgebühren zu entrichten hatte.

Würden die Mächte sich über diese Hauptpunkte vereinigt haben, dann blieb der Central-Commission noch übrig, über diejenige übereinzukommen, welche die innere Schifffahrt betreffen; und statt ein *voluminöses pro memoria* über die Beurtfahrten, oder andere Schiffer-Gilden, über die Rückladungen u. s. w. abzufassen, schlage ich ganz einfach vor, festzusetzen:

1) Dass die jetzt den Rhein befahrenden Schiffe und Schiffer, laut ihren Brevets (Erlaubniss-Scheinen) beibehalten sind.

2) Dass die Brevets, in Beziehung auf die Bestimmung, verändert werden können, wenn die Fahrzeuge ihren Führern eigenthümlich gehören, vorschriftsmässig geaicht, und für die zu machende Fahrt geeignet gefunden werden.

3) Dass, um die Anzahl der jetzigen Schiffer und Schiffe zu vermehren, die Stimmen-Einheit der Central-Commission erfordert wird, und dass jede Zustimmung eine ähnliche, zu Gunsten jedes der übrigen Uferstaaten begründe, in der Art, dass jeder derselbe seine Transport-Mittel bis zu der nämlichen Anzahl von Schiffs-Lasten vermehren könne, welche das Fahrzeug oder die Fahrzeuge halten sollen, worüber abgestimmt wurde.

4) Dass das Gesetz der Reciprocität das allgemeine Gesetz für alle Rückladungen seyn soll.

Im Fall der Niederländische Herr Commissarius diese Vereinigungs-Vorschläge als ihm nicht annehmbar scheinend erklären möchte, so bleibt der Niederländischen Regierung nichts übrig, als das zu thun, was nach dem strengsten Recht begehrt werden kann; nämlich:

Die Abgaben und Lasten, welche auf der Handels-Schifffahrt des Rheins haften, wieder in den Stand zu setzen, worin sie sich zur Zeit der Unterzeichnung der Traktaten befanden; weil die ganze Welt sagen wird, dass, wenn der niederländische Rhein im Jahr 1814 und 1815 sich in dem Stand befunden hätte, worin er späterhin gesetzt wurde, die Wiener Kongress-Akte ganz anders würde abgefasst worden seyn, wie geschehen konnte, als Niemand an ein Mauth-System in Holland dachte.

Es bleibt mir nur noch übrig, mein Votum über die beiden Anträge abzugeben, womit der Niederländische Herr Commissarius das seinige, vom 28. October, schliesst: nämlich:

1) Die Bemühungen, zu dem vollständigen Vollzug der Verfügungen des Art. 31 der Wiener Akte, über die interimistische Instruktion, zu gelangen, fortzusetzen.

2) Sich zu erklären, ob der Herr Commissarius den im 71ten Protokoll enthaltenen kollektiven Ausspruch, als die vollständige Antwort anzusehen habe, welche er von der Central-Commission auf seine in der 64ten Sitzung gemachten Vorschläge erwartet.

Den ersten Punkt anlangend, beehre ich mich zu bemerken, dass ich mich, was meine Regierung angeht, an dem Texte des 31ten Art. der Wiener Kongress-Akte halte, worin es heisst: dass die interimistische Instruktion „*im Namen aller Uferstaaten*“ erscheinen soll.

Was die Auferweckung *des Veto einer gewissen Versammlung,*

die zum Sprichwort geworden ist, betrifft, wovon der Niederländische Herr Commissarius spricht, beziehe ich mich an meine in den Protokollen vom 7. und 10. Januar dieses Jahrs, enthaltenen Vota und Vorschläge den 17ten Artikel der Wiener Kongress-Akte betreffend, der den Mitgliedern der Central-Commission wirklich ein *bedungenes Veto* gibt.

Uebrigens nehme ich ad acta, dass der Niederländische Herr Commissarius der Meinung ist: *dass der Abgang einer einzigen Stimme die Erlassung der interimistischen Instruktion nicht hindern müsse;* vielleicht macht diese nachgiebige Erklärung jene Erlassung möglich.

Was den zweiten Punkt betrifft, so findet sich derselbe durch meine *gegen* Vorschläge auf die von dem Niederländischen Herrn Commissarius am 19. Sept. vorgelegten, erlediget, und ich schliesse mit der Bitte, an meine geehrtesten Herren Kollegen vom konventionnellen Rhein, sich jetzt über beide kontradiktorischen Stücke erklären, und dabei von folgender unwiederlegbaren Thatsache ausgehen zu wollen: „dass zur Zeit des Friedensschlusses vom 30. Mai 1814, und jenes vom 24. Merz 1815, wo die Traktaten über die Rheinschifffahrt unterschrieben worden sind, keine Mauth-Anstalt in Holland bestand, und nie auch vorher eine bestanden hat.

Dass erst *nach* Unterzeichnung der obigen Traktaten, die Mauth-Verfassung aus Belgien auch auf Holland übergieng, und dass die Forderung, diese Neuerung, welche alle Vortheile des Vertrags vernichtet, gut zu heissen, die Quelle aller unserer Streitigkeiten ist, wir aber das Recht haben, zu verlangen, dass entweder die Sachen in Holland wieder in den Stand gesetzt werden, worin sie zur Zeit der Unterzeichnung der Traktaten waren, oder dass die Niederländische Regierung sich zu einer Uebereinkunft verstehe, welche die Handels- und Schifffahrts-Freiheit auf dem ganzen Rhein nicht blos scheinbar mache.

Niederland. Nimmt dieses Aktenstück *ad referendum* und hält sich das Protokoll offen.

Nachdem die Central-Commission den K. Preussischen Herrn Commissarius ersucht hatte, zu erklären, ob diese Insertion als die definitive Forderung zu betrachten sey, welche Preussen berechtigt zu seyn glaubt, noch an Holland machen zu können, antwortete derselbe bejahend; hierauf wurde von der Central-Commission beschlossen, sich über diesen Gegenstand in einer der nächsten Sitzungen zu prononciren.

XVII.

Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten im 75 Protokoll, den 11. Nov. 1817.

Dans l'attente des ordres de mon gouvernement je réponds provisoirement aux deux notes de M.r le commissaire dePrusse du 28. Oct. dernier et 4. Nov. courant, en omettant tout ce qui ne tient pas essentiellement à la chose.

L'abolition des rélâches forcées, prononcée par l'art. 19 de l'acte de Vienne sans la moindre réserve contre les Pays-Bas, qui d'après la déclaration de M.r de Spaen avaient rendû le réciproque, étant le résultat des négociations, qui ont eû lieu entre les ministres plénipotentiaires des états respectifs; de nouvelles négociations à ce sujet ne peuvent pas avoir lieu dans la commission centrale, qui est chargée de l'exécution de ce qui a été conclû à Vienne. L'effet de cette suppression ne peut être paralisé par des réserves ou réstrictions, qui n'ont été stipulées dans le dit acte, aussi peu que contre des dispositions formelles du traité nous puissions nous prévaloir de l'art. 17, sans mettre nos hauts commettans en contradiction avec eux mêmes.

L'acte de Vienne n'a dit nulle part, que tel état rivérain jouirait plutôt ou plutard que les autres de la suppression dont il s'agit; donc, il ne peut y avoir lieu à une contestation sur l'époque, où le royaume des Pays-Bas doit être admis à cette jouissance, qu'il a accordée réciproquement.

Le moment indiqué par l'art. 31 du dit acte, où la barrière de Cologne est lévée pour la France, Hesse, Bavière, Bade et Nassau est celui, où elle doit aussi tomber pour la navigation des Pays-Bas.

Néanmoins M.r le Commissaire de Prusse s'est efforcé de combattre ces argumens, qui s'appuyent sur le texte et l'esprit du traité, par des assertions et raisonnemens, lesquels, n'étant pas puisés à la source légale, et ne réposant que sur l'opinion individuelle de M.r le commissaire, ne peuvent pas contrebalancer les premiers. Ainsi a-t-il tantôt démandé, que le gouvernement des Pays-Bas s'expliquât sur la manière dont il était intentionné de remplir l'art. 1 de l'acte de Vienne, tantôt exige-t-il, comme dans sa note du 28 Octobre dernier, que ce gouvernement satisfasse aux dispositions de cet article, avant d'être admis à la jouissance de l'éffet de l'art. 19.

Il m'étoit impossible d'entrer dans des prétentions pareilles, puisque en le faisant, j'aurais avoué la thèse, que la participation des Pays-Bas dans le libre passage devant Cologne puisse effectivement encore dépendre d'explications ou de conditions particulières, non réservées par l'art. 19 du traité.

Aussi ne doit-on pas perdre de vûe, que mes ouvertures du 19 sept. n'ont pas été faites à cette fin; au contraire elles présupposent la cessation des rélâches forcées pour tous les états rivérains, et se rapportant au réglement de police des ports, qui devait faire suite à l'instruction intérimaire, insérée au procès-verbal du 14 Janvrier dernier, elles n'avoient d'autre bût, que de prêter la main, de la part des Pays-Bas, à l'introduction de mésures uniformes et propres à donner au fisc une garantie mutuelle et suffisante pour éviter au navigateur toute

visite matérielle en route. Comme ces mésures, en tant qu'elles régardent le Rhin dit conventionnel, ne dévaient consister que dans l'application à tous les ports de chargement et déchargement (existans ou à créer suivant le mouvement du commerce) des dispositions de la convention de 1804 qui sont rélatives au contrôle et à la vérification et qui jusqu'ici fûrent concentrées dans les ports de Mayence et Cologne seuls, on n'empiétroit par là nullement sur l'art. 27 de l'acte de Vienne; et comme il s'entend de soi même, qu'elles seraient mises à exécution sur le Rhin dit conventionnel par l'instruction intérimaire et sur le Rhin Neerlandais par les ordres du gouvernement des Pays-Bas, je ne vois pas la contradiction, qui selon M.r le commissaire de Prusse doit exister entre ma note du 19 Septembre, qui contient les ouvertures susmentionnées, et celle du 17 Octobre dernier, dans la quelle, en annonçant que j'ai communiqué à M.r le commissaire de Hesse, sur sa démande, le tarif des péages Neerlandais, j'ai persisté à me déclarer contre son insertion dans l'instruction intérimaire, uniquement destinée d'après l'art. 31 de l'acte de Vienne, à servir de code administratif provisoire pour le Rhin conventionnel.

Mais il y a bien une contradiction frappante en ce, qu'au moment même, où M.r le commissaire de Prusse démande de la part des Pays-Bas l'accomplissement de l'art. 1 de l'acte de Vienne, qui veut que la libre navigation sur tout le cours du Rhin ne soit interdite à personne, il se porte lui même opposant contre l'exécution de cette disposition, en voulant limiter, au moyen de mesures administratives, cette liberté de naviguer, qui doit être strictement maintenûe pour les états rivérains, et qui restera d'elle même dans les bornes du besoin du commerce. Certes les états rivérains ne pourront pas faire dépendre de l'unanimité de la commission centrale, comme M.r le commissaire de Prusse le propose dans sa note du 4. Nov., la faculté d'augmenter les moyens de transport, si le besoin du commerce l'éxige.

Et quels motifs allegue-t-il à l'appui de son opposition, qui porte particulièrement sur la navigation Neerlandaise?

C'est que le gouvernement Neerlandais soutient une chose entièrement conforme à la lettre et à l'esprit du traité, savoir: que la libre navigation du Rhin ne va que jusqu'*à* la mer ou à l'embouchure dans la mer et non pas *dans* la mer.

„Le Rhin, dit M.r le commissaire de Prusse, ne devient par là qu'un cul de sac pour les autres états riverains, les douanes se trouvent au fonds du sac, tandis que (selon lui) aucun régime de douanes n'a jamais existé et n'existait pas en Hollande à l'époque, où le traité de Vienne fut signé; le royaume des Pays-Bas, ténant les embouchures, aura exclusivement la grande navigation et ruinera celle du Haut-Rhin, et on ne voit pas les avantages, que les autres états riverains du Rhin rétireront de l'acte sur la liberté de la navigation dans les parages Neerlandais.“

Examinous la valeur de ces assertions et déclamations, qui sont de nature à pouvoir faire oublier un instant, que la commission centrale n'est pas chargée de la *révision* du traité de Vienne, mais bien de son *exécution*, tel qu'il est conclû.

L'exercice réciproque du droit de naviguer d'un bout du Rhin à l'autre, voilà sans doute le grand avantage, que tout état riverain a acquis par la convention de Vienne. Cet avantage, fécond en résultats, sera encore haussé par l'introduction d'un systême uniforme de police, comme de fixation et perception des droits de navigation et dont l'exécution sera mise sous la surveillance d'une autorité centrale.

Chaque état riverain est appellé à mettre cet avantage à profit selon sa position géographique et le dégré de son industrie et de son commerce, qui y trouveront un moyen de développement.

La france, comme tous les autres états riverains au delà de Cologne, sauront apprécier les avantages plus spéciaux, que leur présente l'ouverture d'une communication directe avec l'un des grands marchés de l'Europe, communication, dont jusqu'ici le Bas-Rhin était exclusivement en possession: et pour Cologne et le Bas-Rhin, qui de

ce côté n'ont plus rien à désirer, la barrière tombe, qui a arrêté leur navigation à Mayence et respectivement à Cologne.

M.r le commissaire de Prusse trouvera d'ailleurs le développement des avantages, qui doivent profluer de la convention de Vienne, dans l'examen du ministre de sa cour au congrès de Vienne sur les principes, que l'intérêt général du commerce rendroit désirable de fixer pour l'acte de navigation.

Il y pourra aussi puiser la conviction, qu'il n'entra nullement dans les vûes de ceux, qui conclûrent le traité de Vienne, de vouloir gêner aucun état riverain dans l'exercice de ses droits de souveraineté, par rapport au commerce et à la navigation, audelà des arrangemens renfermés dans cette convention.

Pour ce qui est de cette prophétie sinistre, que la navigation Neerlandaise établirait sa suprématie sur la ruine de celle du Haut-Rhin, si on ne limitait pas la liberté des navigateurs Neerlandais, je me réfère en général à ce que j'ai dit à cet égard dans ma dernière note.

Et qu'est ce qui donne lieu, selon M.r le commissaire de Prusse, à ce mauvais augure?

C'est la grande facilité; que le marché des Pays-Bas offre pour les chargemens en àmont!

Cette circonstance, dit M.r le commissaire de Prusse, mettra le batelier Neerlandais dans le cas de n'avoir à s'inquiéter beaucoup des chargemens de rétour en aval, dont il laisse entrevoir la conséquence, que les bateliers du Haut-Rhin obtiendroient difficilement des cargaisons de rétour en Hollande et seroient dans le cas, de faire un voyage de rétour couteux sur leur lest.

Mais les chargemens de rétour en aval offrent sans doute, par la célérité d'un voyage peu couteux, un bénéfice trop réel, pour qu'il soit probable que le batelier Neerlandais eût le singulier caprice de les dédaigner, s'il peut s'en procurer en tems et lieu, et il deviendra d'autant moins indifférent sur cepoint à mésure qu'il s'avancera sur le

Rhin, ce qui ménera naturellement à la réciprocité désirée pour les cargaisons de rétour; et certes s'il s'établira, comme il est à prévoir, entre le commerce des ports Neerlandais et celui des autres villes commerçantes du Haut-Rhin des rélations individuelles ou collectives, la navigation se réglera entr'eux sur le pied d'une juste réciprocité, comme c'est déjà le cas entre le Bas-Rhin et le Rhin Neerlandais, et alors la grande facilité de donner des cargaisons, réunie à la bonne volonté (assurée d'ailleurs par des engagemens mutuels) d'en accorder aux correspondans, doit entièrement rassurer sur ce point les états du Haut-Rhin.

Si en Hollande le commerce ne donnait pas et l'impulsion et la direction à sa navigation fluviale et que le batelier pouvait absolument suivre sa propre volonté; on pourrait plus naturellement tirer de cette surabondance de cargaisons en Hollande une conséquence entièrement rassurante pour la ville de Cologne sur les suites de la perte de son droit de rélâche forcée, surtout, si cette ville y ajouteroit de son côté des facilités, propres à fixer chèz elle le commerce d'expédition.

La voici: Le batelier Neerlandais, qui conduit un bateau de grande capacité, sûr de ne jamais manquer d'un chargement en amont, se sentira peu de penchant d'aller plus loin que Cologne, puisqu'il agirait dans ce cas contre son propre intérêt, qui est dc transporter, dans un espace de tems donné, la plus grande quantité possible de marchandises. Or pour avancer jusque sur le Haut-Rhin, il devrait ou rompre charge à Cologne pour alléger son bateau, ou se servir d'un bateau de moindre port. Donc il transporterait dans un tems donné beaucoup moins, que tel autre, qui se serait contenté d'amener des cargaisons complettes à Cologne et de rétourner de suite en Hollande.

Aussi le batelier Neerlandais, conduisant un bateau d'un calibre approprié à tous les rayons du fleuve, serait, dans les circonstances données et pour la même raison, peu tenté du libre passage devant Cologne, puisque son gain resterait à peu près le même, qu'il borne

son voyage à Cologne, où qu'il aille plus loin, et que dans le dernier cas il aurait encore à craindre tous les dangers de la navigation sur le Haut-Rhin.

„Le Rhin Neerlandais, continue M.r le commissaire de Prusse, n'est qu'un cul de sac pour les autres états riverains, au fond duquel sont les douanes."

Est-ce que le Rhin n'est pas limité partout, à l'autre bout de sa longueur, comme sur tous les points de sa largeur? Et au delà de la limite qui l'entoure, qu'elle soit terre, mer ou rivière non-navigable, il n'appartient pas à nous de nous mêler du système d'économie ou d'administration intérieure et en particulier des douanes des états riverains, sans porter atteinte à l'exercice des droits de souveraineté, en nous avançant au delà des engagemens contractés dans la convention de Vienne.

Mon silence sera donc la seule réponse aux diatribes de M.r le commissaire de Prusse contre les droits de douanes, qui sont lévés dans les Pays-Bas sur les marchandises importées ou exportées ou passant en transit, et qui dans le dernier cas doivent emprunter le territoire *outre-fluvial* du royaume.

M.r de Spaen n'a pas parlé à Vienne de tarifs de douanes, parcequ'il n'y était pas question de négocier un traité de commerce; et par la même raison je n'entrerai pas non plus en discussion sur le chapitre des douanes, qu'en tant que M.r de Spaen a contracté à Vienne, par rapport à la navigation du Rhin, l'engagement renfermé dans l'art. 22 du traité, où il est dit:

„Les douanes des états rivérains n'ayant rien de commun avec les droits de navigation, elles resteront séparées de la perception de ces derniers. Le réglement définitif renfermera des dispositions propres à empêcher, que la surveillance des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation."

Mais si M.r le commissaire de Prusse me réproche, d'avoir soutenû, qu'il ne fallait pas parler dans la commission centrale des douanes, pour

autant qu'il pourra s'agir de l'exécution des dispositions précitées de l'art. 22 et que je ne laissois pas la moindre lueur d'espoir, que les entraves, s'il en existe réellement sous ce rapport, disparaîtront par le réglement définitif; il parait avoir entièrement perdû de vûe, que, quoique cet objet soit réservé au réglement définitif, il en est déjà question dans les ouvertures, que j'ai faites le 19 septembre et qui prouvent certainement la disposition de mon gouvernement, à simplifier, même avant l'époque obligatoire, la surveillance de ses douaniers de sorte, que nulle entrave réelle n'en puisse résulter pour la navigation fluviale.

Quant au fait allégué, que les vaisseaux étaient obligés de s'arrêter pour la visite à Lobith et Nimègue 3 à 4 jours, le cas, s'il est arrivé, doit être attribué à quelque circonstance extraordinaire, et je prie M.r le commissaire de Prusse, de me mettre par des indications plus précises en état d'éclaircir le fait.

Si M.r le commissaire de Prusse avance enfin comme fait incontestable, qu'il n'y avait pas eû de régime de douanes en Hollande, lorqu'on traita à Vienne sur la navigation du Rhin (chose d'ailleurs bien indifférente); il parait ignorer l'existence du régime de douanes, établi par le placard hollandais du 31 juillet 1725, remplacé maintenant par la loi du 3 octobre 1816; il parait ignorer encore, que la loi hollandaise du 26 février 1802 sur le transit forme le chapître 18 de la nouvelle loi du 3 octobre 1816 avec ces différences essentielles, que l'ancienne loi n'avait pas donné, comme la loi du 3 octobre 1816, le choix entre le payement du droit d'entrée ou de sortie (ce qûi était le plus haut des deux) et le payement de 3 p °/。 de la valeur; que l'ancienne loi avoit éxigé une caution de 3 fois la valeur des marchandises déclarées pour le transit, tandis que la nouvelle loi a réstreint cette caution au double; et que l'ancienne loi avait préscrit encore, outre le payement du droit de transit, la consignation du montant du droit connû sous le nom de *premie* ou *veilgeld*, formalité que la nouvelle loi n'exige plus.

Du reste je le trouve un peu étrange, que M.^r le commissaire de Prusse a entrepris de faire l'interprête officieux de l'opinion des sujets d'une puissance étrangère et de leur prêter sa manière de voir et de juger les choses, en disant, qu'en Hollande on avoit en horreur le systême des douanes comme le ver rongeur du commerce intermédiaire.

De mûres réflexions sur la situation politique et commerciale du royaume et leur confiance dans les lumières réconnues des legislateurs font envisager aux Neerlandais leur systême de douanes sous un point de vue plus juste et les tranquillisent même sur la permission du transit, mésure, qui d'ailleurs, si elle n'était pas combinée avec sagesse et précaution, pourrait donner au commerce réel quelque sujet de crainte, de se voir réduit en partie à un commerce de simple expédition.

Ces explications, dans lesquelles j'ai suivi autant que possible le fil des observations contenues dans la note de M.^r le commissaire de Prusse du 28 oct., s'appliquent également à celles, que renferme sa dernière note du 4 novembre et en rectifiant le faux point de vue, donné au sujet des douanes Neerlandaises, elles éclairciront sous ce rapport la valeur de la conclusion finale de ce commissaire, tendante à ce que:

„Les droits et charges, qui pèsent sur là navigation marchande du Rhin en Hollande, soient rémis dans l'état, où ils se trouvaient lors de la signature du traité de Vienne.“

Pour ce qui concerne l'augmentation de 15 p°/₀, que M.^r le commissaire de Prusse rélève dans le tarif des péages Neerlandais, dont cependant le montant, tel qu'il est, reste proportionnellement au dessous du tarif des droits de navigation, qui sont perçus sur le Rhin conventionnel et notamment sur le Bas-Rhin; je prendrai ce point ad referendum, ensemble avec la réponse collective à mes ouvertures du 19 septembre dernier, que j'attends de M. M. mes collègues et laquelle, si l'on s'y réstreindra, comme il est à esperer d'après la note de M.^r le commissaire de Nassau du 4 novemb., dans les limites de la navigation fluviale et des engagemens contractés à ce sujet, en distinguant duement ce qui

appartient à l'état intérimaire d'avec ce, qui se rapporte au réglement définitif, ne manquera pas de conduire promptement la négociation à son terme final.

Quant à l'effet de la majorité des voix pour l'émanation d'une instruction intérimaire, *conforme* aux préscrits clairs et précis de l'art. 31 de l'acte de Vienne; tout ce que j'ai dit à ce sujet dans ma dernière note, se fonde sur ce, que nous ne saurions pas nous opposer validement, au nom de nos hauts commettans, à l'exécution de stipulations, qui, en leur nom, ont été arrêtées à Vienne.

Du reste je ne crois pas, qu'une juste sensibilité, de voir réculer le but, qui nous est fixé par l'art. 31 de l'acte de Vienne, parsuite de déviations continuelles dans les sentiers détournés et tortueux de l'intérêt local et de voir alimenter par tous les moyens possibles la défiance sur les intentions de mon gouvernement, puisse être taxée d'humeur, comme M.r le commissaire de Prusse se plait de le faire dans sa réplique du 4 novembre.

Die Central-Commission erklärt, dass sie das so eben von dem K. Niederländischen Herrn Commissarius vorgelesene Votum, als definitive Antwort auf die zwei letztern Noten des Königl. Preussischen Herrn Commissärs betrachte, und erklärt sich ferner über die Contestation, welche sie so lange beschäftiget hat, folgendermaasen:

Die Central-Commission hat nunmehr von dem K. Preussischen Herrn Commissär die vollständige Mittheilung seiner Meinung über diejenigen Forderungen, welche schon während des Interimistikums an das Königreich der Niederlande gestellt werden können, und die schliessliche Antwort des K. Niederländischen Herrn Commissär vernommen.

Die Central-Commission hat die grossen Nachtheile, welche dem Rheinhandel durch das dermalige Douanen-System des Königreichs der Niederlande zugefügt worden, im allgemeinen nicht und insbesondere auch nicht übersehen, dass, wenn auch alle Douanen auf dem Rhein entfernt werden, dennoch derjenige Theil des Rheinhandels, welcher mit Versendungen über die See zusammen hängt in den Seehäfen, wegen der behaupteten Seerechte, den Douanen nicht entgehen kann.

Die Central-Commission stellt also den Antrag an den K. Niederländischen Herrn Commissär, dass seine allerhöchste Regierung sich entschliessen wolle, das angenommene Douanen-System für die aus und in die See gehenden, auf dem Niederländischen Rhein blos transitirenden Güter dergestalt zu modifiziren, dass der Rheinhandel indirekt nicht genöthiget werde, andere Verbindungen mit der See zu suchen, welche Ermässigung, soviel die Central-Commission dermalen übersehen kann, alsdann eintreten würde, wenn die Ein- und Ausgangs-Gebühren von dem Transit-Gut nicht mehr von den Deklarationen des *Werths* der blos transirenden Waaren, sondern nach den bei den Tarifen für die Entrichtung der Schifffahrts-Gebühren (Oktroi) eingeführten Art, nach dem *Gewichte*, dem *Maase* oder der Zahl der Stücke erhoben werden, durchaus aber für keine Gattung von Waaren der Transit gänzlich und geradezu untersagt, oder mittelbar durch unverhältnissmässige und übermässige Durchgangsrechte unmöglich gemacht werden wollte.

Würde sich aber die K. Niederländische Regierung zu dieser Modifikation in dem angenommenen Douanen-System nicht entschliessen, so behält zwar die Central-Commission der Weisheit ihrer allerhöchsten und höchsten Committenten bevor, über eine solche *allgemeine* Beschwerde anderweiten gemeinschaftlichen Entschluss zu fassen, und allenfalls andere Douanen-Maasregeln, welche den Zweck der gemeinschaftlichen Retorsion gegen das holländische Mauth-System nicht verfehlen, vereinigt zu ergreifen, die Central-Commission aber selbst sich,

so lange sie nicht mit besonderer gemeinschaftlicher Instruktion *ad hoc* versehen wird, nicht in dem Falle, in dieser Handlungs-Sache einen Beschluss fassen zu können.

Was nun auch die allerhöchsten und höchsten Committenten hierauf zu beschliessen für gut finden dürften, so ist die Central-Commission der Meinung, dass an diesen Gegenstand die neue Gestaltung des Schifffahrts-Systems von dem Punkte an, wo dieser Strom schiffbar wird, bis an die See sich nicht accrochiren dürfe, sondern mit dem neuen, zur unmittelbaren Obliegenheit der Central-Commission gehörigen Einrichtungen unaufhaltsam fortgefahren werden müsse. Sie verlangt demnach, dass die Stapelrechte der Städte Köln und Mainz, *auch der That nach* nunmehr sofort, und ohne alle indirekte Beibehaltung der damit verbundenen Belästigungen für alle paciscirende Staaten, aufgehoben werden.

Was die Staaten des konventionnellen Rheins betrifft, so kann ihrer Schifffahrt nicht verwehrt werden, sofort in den Genuss der durch Aufhebung der Stapel entstehenden Freiheit zu treten. Die Niederländische Schifffahrt aber kann nach den Worten und dem Sinn des vorliegenden Vertrags erst von dem Augenblicke an, aus dem *status quo* heraustreten, wenn

1) die Schifffahrts-Abgaben auf dem Niederländischen Rhein auf den Tarif, wie solcher zur Zeit des Abschlusses des Wiener Vertrags bestand, zurückgesetzt worden sind.

2) Wenn alle Douanen-Visiten auf dem Rhein, und so lange die Waaren nicht ausgeladen und zur Landes-Einfuhr deklarirt, aufgehört haben.

3) Müssen alle Niederländischen, die neue Schifffahrt betreibenden Schiffe am ersten Erhebungs-Bureau mit der Aiche und dem Manifeste, wie solche auf dem konventionnellen Rhein eingeführt sind, versehen seyn und sich darüber ausweisen.

4) Unterstellt die Central-Commission, dass nach den protokollarischen Zusicherungen des K. Niederländischen Herrn Commissarius

Bayerische Staats-Bibliothek München

den Schiffern des konventionnellen Rheins in den Niederlanden Rückfracht zu nehmen, gesetzlich, weder mittel-, noch unmittelbar erschwert werde.

Dieses sind die Forderungen, welche die Central-Commission an die Niederlande stellt, um den Niederländischen Schiffen schon während des interimistischen Zustandes den Rhein zu öffnen, und deren Resultat demnächst in die zu erlassende Interims-Verordnung, als integrirender Theil zu inseriren, und dadurch wechselseitig zu sichern wäre.

Dagegen erkennt die Central-Commission die Meinung als unvereinbar mit der Freiheit der Schifffahrt, dass die letztere in dem Besitz einer geschlossenen Anzahl von Schiffern bleiben, und die Aufnahme eines gehörig qualifizirten Schiffers verweigert werden könne, eben so wie sie dem Handlungs-Stande überlässt, durch einzurichtende Beurtfahrten, oder durch die Handlungs-Correspondenz dem Schiffer eine Rückfracht zu versichern, und dadurch eine billigere Fracht möglich zu machen.

Die Central-Commission ladet nunmehr die Herren Commissarien von Preussen und Niederland ein, mitzuwirken, dass die durch den Wiener Kongress befohlene interimistische Instruktion nach diesen Grundlagen, ohne allen längeren Verzug, emaniren könne.

Le commissaire Neerlandais déclare, que les réponses explicatives, qu'il vient de donner aux notes de M.^r le commissaire de Prusse, insérées au protocôle de ce jour, contiennent quant à lui, tout ce, qu'il a à expliquer, et qu'au reste, ayant pris les pièces présentées ad referendum, il aura l'honneur de communiquer à la commission centrale ce qui pourrait lui être transmis de la part de son gouvernement; il déclare de plus, que sans vouloir être entendû s'être immiscé dans des délibérations quelconques sur ce, qui concerne les douanes et le transit, ou sans qu'il puisse être tiré quelque conséquence dèsavantageuse à cet égard pour la suite, il prend également la nouvelle pièce ad referendum.

Bayerische Staats-Bibliothek München

XVIII.

Präsidial-Vortrag zur Prüfung des neuen Entwurfs einer interimistischen Instruktion, im 80ten Protokoll vom 7. Januar 1818 *).

Schon mehrere zu den Akten gelegte Entwürfe einer interimistischen Instruktion für die Rheinschifffahrt, erwecken die Besorgniss, bei Vorlage eines neuen, mit Recht, ihm möge gleiches Schicksal bevorstehen. Darum halte ich es in diesem Momente für Pflicht, meinen sehr verehrten Herrn Kollegen zu bemerken, dass dieser neue Entwurf von den achtbaren Geschäftsmännern, den Herren Eichhoff, Ockhardt und Wenzel bearbeitet, der *Uebergang* zur vollen Freiheit für den Handel und die Schifffahrt ist.

Zwar finden sich der Beschränkungen noch viele in Sätzen und Worten, doch alle liessen sie sich jetzt schon schlechterdings nicht heben, und, wenn im *Falle entstehender Zweifel*, *die Beschränkungen im liberalsten Sinne ausgelegt werden*, wie es recht und billig ist, so wird sich Niemand in seinen Erwartungen und Hoffnungen getäuscht finden.

Gegen die Beschuldigung, dass die Vollendung einer solchen Instruktion der Erfolg anderthalbjähriger Diskussionen sey, dass nach so

*) Dieser neue Entwurf, der dem Präsidial-Vortrag unmittelbar nachfolgt, wurde durch nachstehenden Protocollar-Auszug der Central-Commission veranlasst:

„Indem das Präsidium die Conclusion der Central-Commission vom 11. Nov. (im 75ten Protokoll) reproduzirte, machte es den Antrag: den Herrn Eichhoff, vormaligen General-Direktor einzuladen, sich mit dem Herrn Inspektor Ockhardt, und dem Herrn Stations-Controleur Wenzel in Mainz, zu benehmen, und sobald wie möglich der Central-Commission, ein in dem Sinne ihrer obigen, in dem 75ten Protokoll vom 11. Nov. eingerückten Deklaration abgefasstes Projekt zu einer interimistischen Instruktion vorzulegen.“

langer Vereinigung und Berathung der Central-Commission, der Handel und die Schifffahrt des Stromes noch bis diese Stunde alle Fesseln tragen, haben sich nicht alle Uferstaaten mit gleicher Besorgniss zu verantworten.

Doch sei es mir, zur Beseitigung aller schiefen Urtheile, zur gerechten Würdigung der Arbeiten dieser Versammlung, vergönnt, mit wenigen Worten die Ursachen zu entwickeln und in das heutige Protokoll zu legen, wodurch sich unsere angestrengten Arbeiten in der Vollendung verzögerten.

Die fünf Uferstaaten des Oberrheins beweisen im Laufe der Verhandlungen, dass sie keinen Augenblick in der Vollziehung des Gesetzes zögerten, so wie noch jetzt Hessens Souverain bereit ist, den Stapel von Mainz jeden Augenblick aufzuheben.

In heftigen Diskussionen sich über die Frage verwickelnd, ob die freie Schifffahrt vom Rheine bis *an* oder *in* die See gehe — verweigerten sich Preussen und Holland gegenseitig jede Abänderung auf ihren Stromstrecken. Es wäre der Weg zu Unordnungen gewesen, unter diesen Umständen auf den übrigen Theilen des Stroms eine neue Ordnung einzuführen.

Die Central-Commission hat die Diskussionen nicht ohne den offenen Wunsch ihrer baldigen Beendigung, aber dennoch mit grosser Theilnahme angehört, wenn sie gleich nicht direkte zu ihrer Entscheidung gehörten.

Unaufhaltsam drang dabei die Central-Commission

1) auf Uebergabe der Direktion der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten;

2) auf Abschaffung der Stapel;

3) auf eine Erklärung der Niederlande für gegenseitige Reciprozität.

Die erstere erfolgte endlich von dem Herrn Grafen von Solms.

In Hinsicht der zweiten Forderung fragte der K. Preussische Herr

Bevollmächtigte mit Recht, ob Preussen den 19ten Art. der Wiener Akte, welcher die Umschlagsrechte aufhebt, in dem nämlichen Augenblicke oder vorher vollziehen soll, als Holland den Verfügungen des 1ten Artikels der nämlichen Akte Genüge leistet, welcher die Freiheit der Schifffahrt bis an das Meer ausspricht.

So wie Preussen bei dieser Frage zum erstenmal seine bisherigen Forderungen der freien Schifffahrt bis *in* die See, wenigstens hier als ferner zu verfolgen, abzustehen schien, so hatte der H. Kommissär der Niederlande, der sich früher bei Bearbeitung der interimistischen Instruktion nur berufen glaubte, *seine* Rechte bei der Sache und die Garantie für die der übrigen Uferstaaten zu vertreten, im 64ten Protokoll die Annäherung seiner Regierung dadurch bewiesen, dass er die nothwendige Reciprozität der Schifffahrt auf *allen* Rheinstrecken mit Vollziehung gleichartiger Maasregeln bei Kontrolirung der Güter anerkannte.

Diese endliche Entschliessung des K. Niederländischen Gouvernements erfolgte nicht, ohne vielseitige Erklärungen aller Kommissarien der Rheinuferstaaten, und gründete sich in dem Rechte, dass, wenn Preussen verbindlich sei, die erste Hälfte des 19ten Artikels der Wiener Konvention zu vollziehen, das Königreich der Niederlande verbindlich sey, die Forderungen der zweiten Hälfte besagten Artikels zu erfüllen.

Diejenigen, welche demnach die Central-Commission unbedingt der Langsamkeit und Unentschlossenheit beschuldigen, kennen weder die Wiener Konvention, noch den Gang unserer Verhandlungen, oder es mangelt ihnen die Erfahrung, gehörig zu beurtheilen, wie schwer es ist:

Gesetze gegen alte Vorurtheile einzuführen und zwei ganz entgegengesetzte Handelsinteressen, den Niederländischen Aktivhandel und den kölnischen Speditionshandel unter gleichen Normen einer freien Schifffahrt zu vereinigen. Wem es im Publikum schwer wird, die

Richtigkeit meiner Darstellung zu begreifen, weil die Verhandlungen der Central-Commission nicht gedruckt sind, diesen will ich an den Bundestag erinnern, dessen Arbeiten öffentlich vorliegen.

Diese hohe Versammlung in Frankfurt hat sich seit dem 19. Mai v. J. mit der für die deutschen Staaten gleich grossen — für die Jahre 1817 und 1818 äusserst wichtigen Frage beschäftigt: wie der freie Verkehr zwischen den deutschen Bundesstaaten in Hinsicht auf die unentbehrlichsten Lebensbedürfnisse herzustellen sey? Am 2. Juni war der Kommissions-Vortrag darüber schon erstattet.

Alle Bundestagsgesandten haben sich schriftlich erklärt. — Man liest mit grossem Interesse ihre Abstimmungen, aber bis auf diese Stunde konnte man bei dieser jetzt so hochwichtigen Frage für ganz Deutschland, nicht zur Vereinigung kommen.

Was nun, nach den Annäherungen Preussens und der Niederlande, beide zu einer gedeihlichen Vereinigung noch zu erfüllen haben, hat die Central-Commission in einen Beschluss gefasst und dieser Beschluss war das Regulativ zur Ausarbeitung vorliegender Instruktion.

Die von Preussen gestellten Forderungen werden durch diese interimistische Instruktion in Vollzug gesetzt. Die Central-Commission darf im Vertrauen auf das Wort des Königl. Preuss. Hrn. Bevollmächtigten hoffen, dass seinerseits die Unterzeichnung des vorliegenden Projekts nicht verweigert werde, indem es von *den* Geschäftsmännern verfasst ist, die sein volles Vertrauen haben, und die er uns zur Verfertigung dieser Arbeit empfohlen hat.

Aber auch der Niederländische Herr Bevollmächtigte darf nicht anstehen, zu unterzeichnen, damit die Schifffahrt für alle Uferstaaten, wie die Handlung für alle Nationen auf dem Rheine überall verhältnissmässig und in gleichem Grade frei sey. Denn kein Uferstaat soll seine Freiheit weder mit der Beschränkung eines andern erkaufen, noch wird er sich eine scheinbare anbieten lassen, statt in den Besitz der wirklichen zu treten. Darum wird der K. Niederländische Herr

Bevollmächtigte eingeladen, um allen Schein zu vermeiden, als wolle man diesen Staat von irgend einem Genusse der zu stipulirenden Freiheiten des konventionnellen Rheines ausschliessen, die Bedingungen der Reciprozität zu unterzeichnen.

ENTWURF

einer

interimistischen Instruktion, der Entscheidung der Central-Commission vom 18. November 1817 gemäs, von dem ehemaligen General-Direktor Eichhoff, Inspektor Ockhardt und Stations-Controleur Wenzel abgefasst.

Die Central-Commission, angeordnet durch den Art. 10, der am 24. März 1815 in Wien geschlossenen Kongress-Akte, wovon der Inhalt hier folgt: *)

Allgemeine Verfügungen.

Art. I.

Die Schifffahrt in dem ganzen Laufe des Rheins, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis an das Meer, soll sowohl abwärts, als aufwärts, gänzlich frei seyn, und in Hinsicht des Handels Niemand untersagt werden können, der sich den Polizei-Verfügungen unterwirft, die für alle auf eine gleichförmige Weise bestimmt werden, und so vortheilhaft wie möglich, für alle Nationen seyn sollen.

*) Die richtige Uebersetzung der hier abgedruckten 32 Artikel der Wiener Konvention, ist von den Verfassern des *Entwurfs* etc. gleichfalls besorgt worden.

Einförmigkeit des Systems.

ART. II.

Das für die Erhebung der Gebühren und die Handhabung der Polizei einzuführende System, soll auf dem ganzen Strome das nämliche seyn, und sich ebenfalls und insoweit dieses thunlich ist, auch auf seine Verzweigungen und Nebenflüsse ausdehnen, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen, oder sie durchströmen.

ART. III.

Der Tarif der Gebühren, welche von den auf dem Rheine zu verführenden Gütern zu erheben sind, wird dergestalt festgesetzt werden, dass das Ganze der zwischen Strasburg und der Grenze des Königreichs der Niederlande zu bezahlenden Rechte stromaufwärts *zwei Franken*, und abwärts *ein Frank*, *drei und dreissig Centimen* vom Zentner beträgt. Dieser nämliche Tarif soll auch, indem man die Totalität der Gebühren in dem gleichen Verhältnisse vermehrt auf die Strecken zwischen Strasburg und Basel, und zwischen den Grenzen der Niederlande und den Mündungen des Rheins ausgedehnt werden können.

Die Rekognitions-Gebühr soll fortbestehen, wie sie durch den 94ten Artikel der in Paris unterm 15. August 1804 abgeschlossenen Konvention, über das Rheinschifffahrts-Oktroi bestimmt worden ist, mit Vorbehalt jedoch die Scala jener Gebühren dergestalt zu verändern, damit die Schiffe von 2500 bis 5000 Zentner in dem Verhältnisse der obigen Strecken künftig mit begriffen werden.

Die Verminderungen des allgemeinen Tarifs, welcher das Maximum der Gebühren bestimmt, die durch die Art. 102 bis 105 der Konvention von 1804 ausgedruckt sind, sollen auch künftig statt haben; doch soll die Commission, welche mit der Verfertigung der neuen Verordnungen beauftragt werden wird, untersucheu, ob die in diesem

Artikel gemachte Eintheilung der Güter in verschiedene Klassen, nicht noch vortheilhaftere Abänderungen für die Schifffahrt und den Handel sowohl, als für den Ackerbau und die Bedürfnisse der Uferbewohner erheische.

Art. IV.

Der auf diese Weise festgesetzte Tarif, kann nur nach gemeinschaftlicher Uebereinkunft erhöht werden, und die Rheinufer-Staaten, welche von dem Grundsatze ausgehen, dass ihr wahres Interesse darin bestehe, den Handel ihrer Länder zu beleben, und dass die Schifffahrtsgebühren vorzüglich zur Unterhaltung derselben bestimmt sind, machen sich förmlich verbindlich, nur aus den triftigsten Gründen und in den dringendsten Fällen zu einer solchen Erhöhung zu schreiten, so wie überhaupt die Schifffahrt durch keine andere, als durch die in den bestehenden Verordnungen festgesetzte Abgaben, unter welchem Namen und Vorwand es immer sey, zu belästigen.

Erhebungs-Aemter.

Art. V.

Es sollen auf der Strecke des Rheins zwischen Strasburg und den Gränzen des Königreichs der Niederlande, nur zwölf Erhebungs-Aemter seyn; diejenige, welche man zwischen Strasburg und Basel, und in den Niederlanden anzulegen für dienlich erachten wird, sollen nach den nämlichen Grundsätzen und in verhältnissmässiger Entfernung errichtet werden. Diese Erhebungs-Aemter sollen da, wo es sich für die Schifffahrt am besten schicket, angelegt und ihre Zahl soll nicht vermehrt, noch der Ort verändert werden können, als mit gemeinschaftlicher Zustimmung. Jedoch bleibt es jedem Uferstaate frei gestellt, die Anzahl derjenigen zu vermindern, die ihm gemäss der gegenwärtigen Uebereinkunft ausschliesslich zugewiesen sind.

Erhebungs-Art.

Art. VI.

Die Erhebung der Gebühren wird in jedem Uferstaat für seine Rechnung und durch seine Beamten statt finden, indem die Totalität der Gebühren gleichmässig nach der Ausdehnung der respektiven Uferbesitzungen der verschiedenen Staaten vertheilt wird.

Die bei den Erhebungs-Aemtern angestellte Beamten werden einen Eid ablegen, kraft dessen sie sich verpflichten, die Verfügungen des definitiven Reglements pünktlich zu beobachten.

Wenn ein Erhebungs-Amt sich auf das Gebiet zweier oder mehrerer Uferstaaten ausdehnt, so sollen diese die Einnahme unter sich in dem Verhältniss der Ausdehnung ihrer respektiven Uferbesitzungen theilen, und diese nämliche Verfügung soll auch auf den Fall angewendet werden, wo die beiderseitigen Ufer zwei verschiedenen Staaten angehören.

Alles, was auf die Organisation der Erhebungs-Aemter, die Erhebungs-Art, und die Beurkundung der Bezahlung der Gebühren Bezug hat, soll gleichförmig in der definitiven Verordnung bestimmt werden, und nur nach gemeinschaftlicher Uebereinkunft eine Abänderung erleiden können.

Unterhaltung der Leinpfäde.

Art. VII.

Jeder Uferstaat übernimmt die Unterhaltung der Leinpfäde, so weit dieselben auf seinem Gebiete fortziehen, so wie auch jene der erforderlichen Arbeiten im Flussbette, damit die Schifffahrt an keiner Stelle durch irgend ein Hinderniss aufgehalten werde.

Gerichtliche Behörden.

Art. VIII.

Bei jedem Erhebungs-Amt soll eine richterliche Behörde errichtet werden, und in Gemäsheit der zu ergehenden Verordnung in erster

Instanz alle Streitsachen, welche die durch diese Verordnung bestimmten Gegenstände betreffen, zu untersuchen, und darüber zu entscheiden. Diese Behörden sollen auf Kosten des Uferstaats, wo sie sich befinden, unterhalten, und ihre Urtheilssprüche im Namen ihrer Souveraine erlassen werden.

Die Individuen, woraus sie bestehen, werden einen Eid ablegen, die Verordnung streng zu beobachten, und die Richter sollen ihre Stellen nicht anders verlieren können, als in Gefolge eines nach allen Formen des Rechts gegen sie geführten Prozesses und richterlichen Spruches. Die Form ihrer Prozedur soll durch die Verordnung bestimmt werden, und sie wird für den ganzen Rheinstrom gleichförmig und so summarisch als möglich seyn.

Da, wo ein Erhebungs-Amt mehr als einem Uferstaate angehört, sollen die Individuen, welche mit diesen richterlichen Verrichtungen beauftragt sind, von dem Souverain ernannt werden, auf dessen Gebiet dieses Amt gelegen ist; ihre Urtheilssprüche sollen in seinem Namen erlassen, die Kosten aber von allen getragen werden, welchen die Einnahme gemeinschaftlich gehört, und zwar in dem Verhältnisse des Antheils, welcher jedem derselben an der Einnahme zukömmt.

Art. IX.

Die Parthien, welche gegen die von den in vorstehendem Artikel bezeichneten richterlichen Behörden ausgesprochene Urtheile zu appelliren für gut finden, haben die Wahl, sich zu diesem Ende an die Central-Commission, wovon hier unten die Rede seyn wird, oder an das obere Gericht des Landes zu wenden, in welchen sich jenes der ersten Instanz befindet, bei welchem die Sache vorgekommen ist.

Jeder Uferstaat verbindet sich, ein solches Gericht zweiter Instanz zu errichten, oder eines von den schon bestehenden zu bezeichnen, um über Sachen dieser Art zu entscheiden.

Diese Gerichte, welche in einer nicht zu weit vom Rheine ent-

fernten Stadt ihren Siz haben sollen, leisten ebenfalls den Eid, die Schifffahrts-Verordnung zu beobachten; ihre Organisation und Prozedur werden einen Theil des Reglements ausmachen, und die Verfügungen dieserwegen genau bestimmt werden. Ihre Entscheidungen sind definitiv, und es findet kein weiterer Recours dagegen statt.

Central-Commission.

ART. X.

Um eine genaue Controlle über den Vollzug der gemeinschaftlichen Verordnung einzuführen, und eine Behörde herzustellen, vermittelst welcher zwischen den Uferstaaten rücksichtlich dessen, was auf die Schifffahrt Bezug hat, eine Verbindung unterhalten werden könne, soll eine Central-Commission gebildet werden.

Organisation derselben.

ART. XI.

Jeder Uferstaat wird zur Bildung dieser Commission einen Commissär ernennen, und dieselbe wird sich regelmässig am 1. November eines jeden Jahres in Mainz versammeln. Sie wird nach den Umständen und nach Maasgabe der Geschäften, über welche Sie zu verfügen hat, urtheilen, ob es nöthig sey, dass ausser dieser Sitzung noch eine zweite im Frühjahr statt finde.

Der Präsident, welcher ohne ein anderes Vorrecht zu haben mit der allgemeinen Leitung der Arbeiten der Commission beauftragt ist, wird durch's Loos bestimmt, und monatlich erneuert werden, im Falle eine Sitzung sich über einen Monat hinaus dehnen sollte. Ein anderes Mitglied der Commission, welches die Glieder unter sich wählen, führt das Protokoll.

Permanente Verwaltungs-Behörde.

ART. XII.

Damit unausgesetzt eine Behörde vorhanden sey, die auch während der Abwesenheit der Central-Commission, über die Aufrechthal-

tung des allgemeinen Reglements wache, und an welche der Handels- und Schifferstand sich zu jeder Zeit wenden könne, sollen ein Ober-Inspektor und drei Unter-Inspektoren ernannt werden.

Der Ober-Inspektor wird ebenfalls seinen Wohnsitz in Mainz haben, und die Unter-Inspektoren werden für den Ober-, Mittel- und Nieder-Rhein bestimmt.

Ernennung der permanenten Verwaltungs-Behörde.

ART. XIII.

Der Ober-Inspektor wird von der Central-Commission durch die Mehrheit der Stimmen auf folgende Weise ernannt: Es wird eine Ideal-Anzahl Stimmen angenommen, wovon dem Preussischen Commissär ein Drittel, dem Französischen ein Sechstheil, dem Niederländischen gleichfalls ein Sechstheil, und den Commissarien der übrigen deutschen Fürsten, ausser Preussen, ein Drittheil zusteht.

Die Vertheilung der Stimmen unter den genannten Fürsten, regulirt sich nach der definitiven Abtheilung der Rheinländer, und wird nach den respektiven Besitzungen derselben, auf jedem Ufer des Stroms, statt haben.

Von den drei Unter-Inspektoren wird einer von Preussen, der zweite wechselsweis von Frankreich und den Niederlanden, und der dritte von den übrigen deutschen Fürsten, Mit-Uferbesitzern, ernannt, welche letztere über die Art und Weise, nach welcher diese gemeinschaftliche Ernennung statt haben soll, unter sich übereinkommen werden.

ART. XIV.

Die Stelle des Ober-Inspektors sowohl, als jene der Unter-Inspektoren sind lebenslänglich.

Wenn die Commission als nöthig erachten sollte, einen dieser Beamten, wegen Unzufriedenheit über seine Dienstverrichtungen, entfernen zu müssen; so soll sie in Berathung nehmen, ob derselbe blos durch einen Andern zu ersetzen, oder ob er gerichtlich zu verfolgen sey.

In dem ersten Falle, der auch auf den Ruhestand, wegen Gebrechlichkeiten anwendbar ist, soll der Beamte eine Pension geniessen, welche, wenn er noch keine zehn Dienstjahre hat, der Hälfte seines Gehaltes gleich ist, und die, wenn er zehn oder mehrere Dienstjahre zählt, zwei Drittel des Gehalts betragen wird. Diese Pension wird auf die nemliche Art, wie der Gehalt selbst, ausbezahlt.

In dem andern Falle, soll die Commission nach der in dem Art. 17. bestimmten Weise berathschlagen und entscheiden, welches die Tribunalien seyn sollen, die denselben in erster und zweiter Instanz zu richten haben. Wenn der Beamte sich völlig rechtfertiget, so erhält er seine Ruhestands-Pension; im entgegengesezten Falle soll mit ihm nach dem richterlichen Ausspruche verfahren werden.

So oft die Commission über die Entfernung eines der Inspektoren abstimmen wird, soll dieselbe nach der Vorschrift des Art. 13 abstimmen; jedoch soll der Beamte seine Stelle nur dann verlieren können, wenn zwei Drittel Stimmen gegen ihn sind.

Funktionen der permanenten Verwaltungs-Behörde.

Art. XV.

Der Ober-Inspektor ist mit Beihülfe der Unter-Inspektoren bestimmt, über den Vollzug der Verordnungen zu wachen, und alles in Zusammenhang zu setzen, was Bezug auf die Polizei der Schifffahrt hat. Er wird folglich das Recht und die Verpflichtung haben, den Erhebungsämtern die in diesem Betreffe nöthigen Befehle ergehen zu lassen, und sich mit den Local-Autoritäten der respektiven Uferstaaten in Verbindung zu setzen.

Die Angestellten bei den Empfangs-Aemtern, so wie die Local-Behörden, sind demnach gehalten, ihm in allem, was den Vollzug der Verordnungen betrifft, Folge und Hülfe zu leisten, und sie dürfen die Ausübung seiner Vorschriften nicht verzögern, es sey dann, dass solche die Gränzen seiner Funktionen überschritten, in welchem Falle sie unverzüglich darüber an ihre Regierungen zu berichten haben würden.

Der Ober-Inspektor soll ferner alle Materialien vorbereiten, welche die Central-Commission über den Zustand und die Bedürfnisse der Schifffahrt aufzuklären im Stande sind, und derselben zweckmässige Vorschläge über die zu nehmende Maasregeln machen. In dringenden Fällen kann und soll derselbe in diesem Betreff mit den Mitgliedern dieser Commission auch während den Zwischenräumen ihrer Sitzungen, eine Correspondenz unterhalten.

Attribution der Central-Commission.

ART. XVI.

Die Central-Commission lässt sich von den Inspektoren Rechnung über ihre Verwaltung ablegen, sie unterstützt sie in ihren Amtsverrichtungen, und wachet über die Art, wie sie dieselben ausüben.

Sie soll sich zu gleicher Zeit mit allem dem beschäftigen, was das Wohl der Schifffahrt und des Handels im Allgemeinen zum Zwecke hat, und am Ende des Jahres einen umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihres jährlichen Umtriebs, ihrer Fortschritte und Veränderungen, so wie über alles, was den in- und ausländischen Handel betrifft, bekannt machen.

Etat der Berathschlagung und Beschlüsse.

ART. XVII.

Die Central-Commission nimmt mit vollkommen gleichem Stimmen-Recht und nach der absoluten Stimmenmehrheit ihre Beschlüsse; da aber die Mitglieder derselben als Agenten der Uferstaaten zu betrachten sind, welche den Auftrag haben, sich über ihr gemeinschaftliches Interesse zu benehmen; so werden ihre Entscheidungen nur dann für die Uferstaaten verbindlich, wenn durch ihre Bevollmächtigte die Einwilligung dazu gegeben worden ist.

Besoldung der Inspektoren.

ART. XVIII.

Der Gehalt des Ober-Inspektors und der Unter-Inspektoren, aber nicht jener der Commissarien, welche blos als zeitliche

Agenten anzusehen sind, soll durch das definitive Reglement bestimmt werden.

Diese Gehalte sollen allen Uferstaaten in den nämlichen Verhältnissen zur Last fallen, als solche Antheil an den Ernennungen der besagten Ober-Beamten nehmen.

Das Reglement soll alles dasjenige enthalten, was zur endlichen Organisation der Central-Commission und der permanenten Verwaltungs-Behörde gehört, und zugleich alle Funktionen und Attributionen, welche beiden Behörden zustehen, genau und namentlich festsetzen.

Besondere Verfügungen.

Aufhebung des gezwungenen Umschlagrechts.

Art. XIX.

Da das Stapelrecht durch den Art. 8 der Konvention vom 15. August 1804 aufgehoben worden ist, so soll diese Aufhebung jetzt auch auf die Gerechtsamen ausgedehnt seyn, welche die Städte Mainz und Köln bisher unter dem Namen *des gezwungenen Umschlagrechts* ausübten; dergestalt, dass die Schifffahrt des Rheins in seinem ganzen Laufe, von da an, wo er schiffbar wird, bis an seine Mündungen ins Meer sowohl aufwarts, als abwärts, frei ausgeübt werden könne, ohne dass man genöthiget wäre, umzuschlagen, oder in irgend einen Hafen, Stadt oder Orte, die Güter in andere Schiffe zu überladen.

Art. XX.

Es werden jedoch Polizei-Maasregeln getroffen, um allen Unterschleifen vorzubeugen, welche in den Ein- und Ausladungs-Oertern statt haben könnten; die Hafen-, Krahnen- und Lager-Gebühren, da, wo diese Einrichtungen wirklich bestehen, oder künftig statt finden dürften, werden durch die definitive Verordnung gleichförmig bestimmt werden, und es sollen solche künftig nur mit gemeinschaftlicher Bewilligung aller Uferstaaten, erhöhet werden können.

Schiffer - Gilden.

ART. XXI.

Keine Schiffer-Gilde, noch weniger ein als Schiffer qualifizirtes Individuum (da, wo keine Gilden bestehen) aus einem der Uferstaaten, darf ein ausschliesliches Schifffahrts-Recht auf dem Rheine, oder auf einem seiner Theile, ausüben. Es steht den Unterthanen eines jeden dieser Staaten jedoch frei, Mitglieder der Gilde eines andern dieser Staaten zu bleiben.

Mauthen oder Douanen.

ART. XXII.

Da die Mauthen der Uferstaaten mit den Schifffahrts-Gebühren nichts gemein haben, so sollen erstere auch von der Erhebung der letztern durchaus getrennt bleiben; die definitive Verordnung wird Bestimmung enthalten, um zu verhüten, dass die Aufsicht der Mauth-Beamten der Schifffahrt kein Hinderniss in den Weg lege.

Flagge.

ART. XXIII.

Die Oktroi-Schiffe und Nachen führen die Flagge des Uferstaates, dem sie angehören; um sie jedoch, als zum Dienste des Oktroi gehörig, näher zu bezeichnen, soll das Wort *Rhenus* hinzugefügt werden.

Keine Verpachtung der Gebühren.

ART. XXIV.

Die Rheinschifffahrts-Gebühren dürfen niemals, weder in Masse, noch theilweise verpachtet werden.

Keine Befreiung der Gebühren.

ART. XXV.

Kein Gesuch um Befreiung oder Verminderung der Gebühren, kann weder von den Bureaux-Beamten, noch selbst von der Central-Commission gestattet werden, was auch immer die Beschaffenheit, der Ursprung und die Bestimmung der Fahrzeuge, Effekten oder Waaren,

und welches immer die Personen, Körperschaften, Städte und Staaten seyn mögen, welchen sie angehören, oder für welchen Dienst und auf wessen Befehl der Transport geschehe.

Kriegsfälle.

ART. XXVI.

Im Falle (was Gott verhüten wolle!) ein Krieg zwischen den am Rhein gelegenen Staaten ausbrechen würde; so soll die Erhebung der Oktroi-Gebühren frei und ungehindert vor sich gehen, ohne dass dieselben weder von der einen, noch von der andern Seite gestört werden könne.

Die zum Dienste des Oktroi bestimmte Nachen und Beamten, haben sich in diesem Falle einer vollkommenen Neutralität zu erfreuen, und es sollen zu dem Ende für die Erhebungs-Aemter und Kassen Sicherheits-Wachen bewilligt werden.

Allgemeine Verordnungen.

ART. XXVII.

Da die gegenwärtige Commission sich dahin hat beschränken müssen, blos die allgemeinsten Grundsätze festzusetzen, ohne in alle die einzelnen Fälle einzugehen, für welche nähere Bestimmungen nöthig sind, so sollen alle weitere Verfügungen und namentlich diejenigen, welche den Gebühren-Tarif, sowohl jenen betreffen, der für die Kaufmanns-Güter überhaupt, als jenen, welcher für Waaren angenommen ist, die nach einer gewissen Klassifikation eine verminderte Gebühr bezahlen; ferner die Vertheilung der Erhebungs-Aemter, ihrer Organisation, der Art der Erhebung; der Organisation der gerichtlichen Behörden, erster und zweiter Instanz, und ihrer Prozedur; der Unterhaltung der Leinpfäde, und der Arbeiten in dem Flussbette; der Manifeste, der Aiche und Aufschrift der Schiffe; der Flossenvermessung; des anzunehmenden Maasses, Gewichts und des Geldes, so wie der Abschätzung und Reduktion derselben; der Hafenpolizei beim Ein-

und Ausladen und Ueberschlagen; der Schiffer-Gilden, der zu einem Schiffer erforderlichen Eigenschaften; der grossen und kleinen Schifffahrt, im Falle eine solche Unterscheidung, die jedoch nicht mehr in dem Sinne der Konvention von 1804 bestehen darf, sondern in anderen Beziehungen und aus andern Gründen für nöthig erachtet würde; der Bestimmung des Frachtpreises; der Zuwiderhandlung des Gesetzes, der Trennung der Oktroi- und Mauth-Bureaux etc. der definitiven Verordnung vorbehalten bleiben, welche, wie hiernächst gesagt werden wird, abzufassen ist.

Renten.

Art. XXVIII.

Die Verfügungen der §. 9, 14, 17, 19 und 20 des ausserordentlichen Reichsdeputations-Schlusses vom 25. Februar 1803, in Hinsicht der ewigen Renten, welche unmittelbar auf den Ertrag des Rhein-Schifffahrts-Oktroi angewiesen wurden, sind beibehalten. In Gefolge dieses Grundsatzes übernehmen:

1) Die deutsche Regierungen, Mitbesitzer des Rheinufers, die Bezahlung dieser Renten, indem sie sich die Befugniss vorbehalten, dieselben nach dem Inhalte des §. 30 des Reichsrezesses, entweder gemäs des 40ten Pfennigs, oder vermittelst jeder andern zwischen den Betheiligten zu treffenden gütlichen Uebereinkunft abzukaufen.

2) Sind von dem allgemeinen Grundsatze der Bezahlung dieser in vorstehendem Alinéa besagten Renten die Fälle ausgenommen, wo das Recht, dieselben zu fordern, besondere und gesetzmässige Einwendungen erleiden sollte.

Diese Fälle sollen, wie in nachstehendem Alinéa gesagt wird, untersucht und entschieden werden.

3) Die Anwendung des in dem 1ten Alinéa ausgesprochenen Grundsatzes, und das Urtheil über die in dem 2ten Alinéa bemerkte Ausnahmen, soll einer Kommission anvertraut werden, die aus fünf Per-

sonen besteht, welche der Wiener Hof, auf Einladung der deutschen Regierungen, Mitbesitzer des Ufers bezeichnen wird, indem derselbe so viel wie möglich, Individuen dazu erwählet, welche Mitglieder des Reichshofraths waren.

Diese Kommission soll nach Recht und Billigkeit entscheiden, und die Regierungen, welche die Renten schulden, versprechen diese Entscheidung, ohne anderweitigen Rekurs oder sonstiger Einwendung, zu beobachten.

4) Diese Kommission soll das Recht, Rückstände dieser Renten zu fordern, untersuchen, und sowohl über den Grundsatz, ob die jetzigen Besitzer des Rheinufers gehalten sind, diese Rückstände zu bezahlen, als über die Anwendung dieses Grundsatzes entscheiden, nachdem sie über die verschiedene Rückstände Forderungen insbesondere erkannt hat. Sie soll ihre Arbeit drei Monate nach ihrer Zusammenberufung beendigen.

5) Wenn die Kommission entscheidet, dass die Rückstände bezahlt werden müssen, und den Betrag davon bestimmt, so wird der Zahlungs-Modus von der Central-Commission festgesetzt; so zwar, dass die Regierungen, welche zahlungspflichtig sind, die Wahl haben, entweder in zehn auf einander folgenden Jahren, zehntelweise 1tes Jahr dieselben abzutragen, oder sie der Analogie des §. 30 des Reichsrezesses gemäs, nach dem 40tel Pfennigsfusse in Renten umzuschaffen, die zu denen zu schlagen sind, welche die Häuser, denen sie gehören, jetzt besitzen.

Die Central-Commission soll ebenfalls bestimmen, ob und in welchem Verhältnisse Frankreich zur Bezahlung dieser Rückstände beizutragen hat.

6) Alle Zahlungen, wovon es sich in diesem Artikel handelt, geschehen halbjährig.

Die Central-Commission wird den Zahlungs-Modus bestimmen, indem sie denjenigen annimmt, der den Inhabern dieser Renten am

günstigsten ist, und die Regierungen, welche die Zahlungen zu leisten haben, sollen in dem Verhältnisse ihres Antheils an der Oktroi-Einnahme dazu beitragen.

Diess Verhältniss wird ein für allemal von der Central-Commission bei ihrer ersten Versammlung, nach Maasgabe des Ertrags eines *Gemeinjahrs* der Einnahme, welche in den 6 ersten Jahren, nach dem Vollzug der Konvention von 1804, in den verschiedenen Empfangs-Bureaux statt gehabt, bestimmt werden.

Pensions-Fonds.

Art. XXIX.

Da die Verfügungen der Art. 73—78 der Konvention vom 15. August 1804 in Betreff des Fonds, zur Bezahlung der Ruhestands-Pensionen und der den Witwen und Kindern der Angestellten zu verabreichenden Unterstützung; des Betrags der Vakaturen, des Rechts in den Ruhestand versetzt zu werden, des Betrags der Pensionen, und der den Witwen und Waisen zu gebenden Unterstützung, in genauem Zusammenhang mit dem gemeinschaftlichen Empfange der Gebühren stehen; so sollen dieselben in Zukunft aufhören, und die Sorge, den Oktroi-Beamten, Ruhestands-Pensionen, und ihren Witwen und Waisen Unterstützungen zu gestatten, bleibt jedem Uferstaate insbesondere überlassen.

Die Central-Commission wird sich jedoch unmittelbar nach ihrer ersten Zusammenkunft damit beschäftigen, rücksichtlich der Rückerstattung der Fonds, welche in Gefolge des Art. 73 der Oktroi-Konvention durch die Abzüge von 4 vom Hundert der Gehalte gebildet worden, und in die Tilgungs-Kassen geflossen sind, mit Frankreich übereinzukommen, und die französische Regierung verbindet sich zu dieser Rückerstattung, sobald der Betrag dieses Fonds von der Central-Commission liquidirt seyn wird.

Nachdem die Zurückgabe geschehen ist, soll die Kommission un-

tersuchen, welche Pensionen und Unterstützungen noch aus diesem Fond gegeben werden müssen, und solche nach den Grundsätzen der Konvention von 1804 anweisen.

Die Individuen, welche bei dem Oktroi angestellt waren, und denen man bei der neuen Ordnung der Dinge keine angemessene Stellen vorschlagen könnte, oder welche gegen die Annahme dieser Stellen Gründe vorbrächten, die von der Central-Commission als gültig anerkannt würden, sollen nach den Grundsätzen des 59ten Art. des Reichsrezesses von 1803 behandelt und pensionirt werden.

Alte Pensionen.

Art. XXX.

Die Pensionen der ehemals bei den Rheinzöllen angestellten Beamten, welche durch den Art. 39 des Reichsrezesses von 1803 aufgehoben wurden, werden von den deutschen Regierungen, Mitbesitzern des Ufers, bezahlt.

Die Pensionen, welche seit der Errichtung des Rhein-Oktroi gesetzlich bewilliget worden sind, werden gleichfalls bezahlt, doch wird die Central-Commission untersuchen und entscheiden, in welchem Verhältniss die Regierungen, Mitbesitzer des Ufers, mit beständiger Ausnahme des Königreichs der Niederlande, hiezu beizutragen haben.

Sie wird den Betrag aller dieser Pensionen liquidiren, und den Etat davon definitiv abschliessen, der alsdann zur Norm der Zahlungen dienen soll.

Die Bezahlung dieser Pensionen, so wie der in dem Art. 29. benannten, soll auf die nämliche Art geschehen, wie es in dem Alinea 6, des Art. 28, für die Renten vorgeschrieben ist.

Modus, die neue Ordnung der Dinge in Vollzug zu setzen.

Art. XXXI.

Sobald auf dem Kongresse die allgemeinen Grundsätze in Bezug auf die Rheinschifffahrt festgestellt seyn werden, sollen die respektiven

Uferstaaten die Individuen ernennen, um die Central-Commission zu bilden, und diese Kommission soll sich spätestens am 1. Juni dieses Jahrs in Mainz versammeln. Zur nämlichen Epoche soll die gewärtige provisorische Verwaltung, die ihr bisher anvertraute Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten der Central-Commission und die Behörden der Rheinstaaten übergeben; an die Stelle des bisherigen gemeinschaftlichen Empfangs, wird die theilweise Erhebung der Gebühren treten, und es soll im Namen aller Uferstaaten eine interimistische Instruktion erlassen werden, durch welche verordnet wird, dass bis zur Verfertigung und Sanktionirung des neuen Reglements, die Konvention von 1804 befolgt werden soll, mit Bezeichnung derjenigen Artikel jedoch, welche bereits durch die jetzigen Verfügungen aufgehoben sind, oder durch andere Vorschriften jetzt schon ersetzt werden müssen.

Art. XXXII.

Sobald die Central-Commission versammelt ist, wird dieselbe sich damit beschäftigen.

1) Die Verordnung für die Rheinschifffahrt abzufassen, wobei es hinreicht, zu bemerken, dass die vorstehende Artikel ihr als Instruktion dienen sollen, und da die Gegenstände, welche die Verordnung umfassen soll, sowohl in gegenwärtiger Arbeit, als in der Konvention vom 15. August 1804 sich angezeigt finden, so wird sie sich es angelegen seyn lassen, alles das, was diese Konvention Gutes und Nützliches enthält, beizubehalten.

Sobald die Verordnung beendigt seyn wird, soll sie den Uferstaaten zur Sanktion vorgelegt werden; nachdem diese Sanktion erfolgt seyn wird, soll die neue Ordnung der Dinge ihren Anfang nehmen, und die Central-Commission in ihre gewöhnliche Funktionen eintreten.

2) Die gegenwärtige Central-Verwaltung, da, wo es nöthig seyn wird, bis zur Bekanntmachung der neuen Verordnung zu remplaciren.

Unterzeichnet: *Humbold. Türkheim. Clancarty. Spaen. Dalberg. Wrede. Berkheim. Keller. Marschal. Wessenberg.*

Um die in vorstehender Konvention, und namentlich im Art. 31 derselben, enthaltenen Anordnungen in Vollzug zu setzen, beschliesst wie folgt:

Art. I.

Die durch den Beschluss vom 10. October bekannt gemachten Verfügungen, in so weit sie auf die bei den Erhebungsämtern und Controllen angestellte Beamten, und auf die Eidesleistung derselben Bezug haben, bleiben bestehen.

Art. II.

Die in Mainz niedergesetzte Verwaltungs-Kommission bleibt provisorisch unter den Befehlen der Central-Commission, mit den Verwaltungs-Geschäften beauftragt.

Art. III.

Das Recht des gezwungenen Umschlags, welches vermöge der Artikeln 3, 4, 5 und 6 der Rhein-Oktroi-Konvention von 1804 den Städten Köln und Mainz geblieben war, hört, da dasselbe bereits durch den Art. 19 der Wiener Kongress-Akte abgeschafft worden ist, vom Tage der Bekanntmachung der gegenwärtigen interimistischen Instruktion an, mit allen darauf Bezug habenden oder daraus herzuleitenden Lasten, Privilegien und Abgaben, auf.

In Gefolge dieser Aufhebung, und in Gemäsheit des Art. 1 der obenerwähnten Wiener Kongress-Akte, wird es jedem Schiffer, der die erforderliche Eigenschaften dazu besitzt, und Eigenthümer eines für die Stromstrecke, die er befahren will, geeigenschafteten Fahrzeuges ist, frei stehen, auf dem ganzen Rheinstrome, von da an, wo derselbe schiffbar wird, bis ans Meer, sowohl auf- als abwärts zu fahren, ohne verbunden zu seyn, seine Ladung in irgend einem Hafen, einer Stadt oder einem Orte, wo es auch seyn möge, umzuschlagen, oder in andere Fahrzeuge zu verladen, unter der Verpflichtung jedoch, dass derselbe den in nachstehenden Modifikationen der Art. 7, 14, 15 und 16 der Konvention von 1804 enthaltenen Verfügungen, nachzukommen habe.

Art. IV.

Bis zum Erscheinen der polizeilichen Verordnungen, welche, in Erledigung der Verfügungen des Art. 20 der Wiener Kongress-Akte, dergestalt abgefasst werden müssen, dass sie allen Theilen des Stromes gleich angemessen sind, um alle Unordnungen bei den Ladungen zu vermeiden, und den Unterschleifen bei Entrichtung der Gebühren vorzubeugen, soll in Gemäsheit des Art. 31 der Wiener Kongress-Akte, die Konvention vom 15. Aug. 1804 über das Rheinschifffahrts-Oktroi, mit denjenigen Abänderungen provisorisch befolgt werden, welche durch die Aufhebung des gezwungenen Umschlags nothwendig geworden, und zwar wie dieselben nachstehend sich neben einem jeden dieser Artikel, hier angezeigt finden.

Die gesagte Konvention erleidet diesemnach folgende Abänderungen:

Konvention vom 15. August 1804.

Bezeichnung derjenigen Artikeln, welche abgeändert sind, oder ganz wegfallen.

Art. 1 bis 6. Die Verfügungen dieser Artikel fallen in Gefolge der Art. 1 und 19 der Wiener Kongress-Akte weg.

Art. 7. Die Amtsverrichtungen des in nebenstehendem Artikel erwähnter Beamten, hinsichtlich der Verifikation der Ladungen nach den Manifesten, bleiben provisorisch, und bis dahin, dass die Ein- und Ausladehäfen von Seiten der respektiven Regierungen bezeichnet und eingerichtet seyn werden, in Kraft:

1) Für die Ein- und Ausladungen, welche in einem der in nebenstehendem Art. 7. benannten Häfen statt haben.

2) Für diejenigen, welche aus einem Hafen kommen, und für einen Hafen bestimmt sind, in welchem die zur Verifikation der Güter nach der öffentlichen Waage, nothwendige Einrichtungen von Seiten der respektiven Regierungen noch nicht getroffen sind.

Wenn die in einem der, in bemerktem Art. 7 benannten Häfen eintreffende Ladungen aber, entweder am Orte der Einladung schon nach dem auf den öffentlichen Waagen, gefundenen Gewicht verifizirt worden sind, oder wenn diese Verifikation am Bestimmungs-Orte statt finden kann; — oder wenn endlich die Ladung in einem gehörig geaichten Fahrzeuge sich befindet, und aus Waaren besteht, von welchen einerlei Schifffahrts-Gebühren zu entrichten sind, und diese Waaren im Schiffe so verladen sind, dass es den Besehern die Gattung derselben durch den blossen Augenschein zu erkennen möglich ist; so kann der Eigenthümer des Fahrzeuges bei seiner Vorbeifahrt zu Köln und Mainz nicht gezwungen werden, seine Ladung einer materiellen Verifikation zu unterwerfen.

Art. 8 und 9. Die Verfügungen dieser beiden Artikel fallen, in so weit sie sich auf das ehemalige Stapelrecht beziehen, weg.

Die Gebühren für den Gebrauch der Waagen, Krahnen, Magazinen und Hafen, werden provisorisch nach dem gegenwärtigen Tarif entrichtet, es sey denn, dass die Stations-Städte schon von jetzt an, und bis zur definitiven Verordnung, bei diesem Tarif zum Besten des Handels, Verminderungen eintreten lassen wollten.

In keinem Falle aber können vor Bekanntmachung der gegenwärtigen Instruktion an, derlei Gebühren gefordert werden, als in so fern man sich dieser Anstalten wirklich bedient hat.

ART. 10 und 11. Fallen als Ausnahmen von der Regel weg, welche in Gefolg der Verfügungen des Art. 19 der Wiener Kongress-Akte für den Rhein nicht mehr verbindlich ist.

ART. 12. Bleibt, als den Grundsätzen der Kongress-Akte entsprechend, bestehen.

ART. 13. So lange die gegenwärtigen Rangfahrten nicht durch die Errichtung der sogenannten Beurtfahrten ersetzt seyn werden; über welche die Handelsplätze längs dem Rhein, unter Vorbehalt der Bestätigung der Central-Commission, gegenseitige Uebereinkünfte zu treffen ermächtiget sind, soll der Preis des Frachtlohns auf die bis jetzt befolgte Weise bestimmt werden; die Verwaltungs-Kommission wird aber nebst dem Gutachten, der in dem nebenstehenden Art. 13 benannten Handelskammer und Lokal-Behörden, auch jenes der übrigen, bei der Rheinschifffahrt betheiligten Städte, einziehen.

ART. 14, 15, 16. Bis zum Erscheinen der neuen Verordnungen, womit die Central-Commission sich unverzüglich befassen wird, und durch welche die Eigenschaften, welche ein Schiffer haben muss, um zum Betrieb der Rheinschifffahrt zugelassen zu werden, bestimmt werden sollen, so wie bis zur Herstellung der neuen Rangfahrten, bleiben die Verfügungen der nebenstehenden Artikeln bestehen.

Aller Unterschied zwischen direkten und Intermediär-Schiffern hört jedoch sogleich auf, und zwar so, dass die gesetzlich patentisirten und gegenwärtig die Rheinschifffahrt betreibenden Schiffer, mit denen ihnen eigenthümlich zugehörigen Fahrzeugen und Fahrgeräthschaften, und wenn sie denen in den Modifikationen des obigen Artikels 7 vorgeschriebenen Verfügungen Genüge leisten, den Rheinstrom auf allen seinen Theilen befahren können, ohne auf gewisse Häfen oder Orte, wie bisher, beschränkt zu seyn.

Art. 17. Fällt weg.

Art. 18. Bis zur Einrichtung der Beurtfahrten, wegen welchen die Central-Commission ungesäumt die Vorschläge derjenigen Städte und Häfen erwartet, welche dergleichen Fahrten einzurichten wünschen, und um zu verhindern, dass in den Einlade-Häfen die Güter nicht all zu sehr versplittert, und um zugleich dem daraus für die grossen Handelstransporte entspringenden nachtheiligen Aufenthalt vorzubeugen, sollen die in dem nebenstehenden Artikel erwähnte Rangfahrten provisorisch fortbestehen; die Central-Commission wird jedoch die Modifikationen, welche die Handelskammern dieserhalb für zuträglich erachten sollen, in weitere Berücksichtigung nehmen.

Eben so sollen bis zur Organisation der Beurtfahrten die in verschiedenen anderen Häfen des Rheins freiwillig eingerichtete Rangfahrten fortbestehen, so zwar, dass in einem jeden dieser Häfen, niemals mehr als ein Schiffer zugleich für ein und den nämlichen Bestimmungs-Ort in Ladung liegen werde.

Der im Range ladende Schiffer ist, sobald er auf dem Ober- und Mittel-Rheine eine Ladung von 2000 Zentner, und auf dem Unter-Rhein, von Köln abwärts, eine Ladung von 5000 Zentner erhalten hat, zur Abfahrt verbunden, und in keinem Falle darf ein Schiffer länger als 10 Tage in Ladung bleiben, selbst dann nicht, wenn er innerhalb dieser Frist die eben angegebene Quantität nicht hätte zusammen bringen können.

Hat aber ein Handelshaus in einem der gesagten Häfen, so viele Waaren zu versenden, als das nach dem nebenstehenden Art. 18 bestimmte Minimum der Ladung beträgt, so ist dasselbe befugt, unter den im Hafen anwesenden Schiffern denjenigen zu wählen, welcher ihm am besten anstehet; der auf diese Art gewählte Schiffer, verliert durch die Annahme einer solchen Ladung für diesmal seinen Rang; ist aber nicht mehr an den Abfahrts-Termin gebunden, sondern muss im Gegentheil den Hafen verlassen, sobald er die ihm bestimmte Ladung eingenommen hat.

ART. 19, 20 und 21. Die die kleine Schifffahrt betreibenden Schiffer, von welchen diese Artikel sprechen, sollen ihr Gewerb in denjenigen Theilen des Stroms fortbetreiben können, welche in den ihnen von ihren respektiven landesherrlichen Behörden ertheilten Erlaubniss-Scheinen ausgedrückt sind.

ART. 22. Die gegenwärtig bestehende Verfügungen, welche auf die Wasser-Diligencen, Jachten und Nachen Bezug haben, behalten provisorisch, und bis dieserhalb andere Verordnungen erfolgen, ihre Anwendung.

ART. 23. Die Anordnungen dieses Artikels, in so weit sie die Schifffahrt derjenigen Flüsse, welche sich in den Rhein ergiessen, betreffen, bleiben in Kraft, was aber die Schiffer dieser Flüsse betrifft, welche Waaren über den Rhein verführen, so ist denselben erlaubt, ihre Ladungen an die Orte ihrer Bestimmung zu bringen, wenn sie mit einem in der durch den Art. 91 der Konvention vorgeschriebenen Form, abgefassten Manifeste versehen sind, und den durch die gegenwärtige Instruktion für den Rhein vorgeschriebenen Polizei-Verordnungen in allem genau nachkommen. Eben so können sie in den Rheinhäfen Rückladungen für die Häfen derjenigen Flüsse, zu welchen sie gehören, erhalten, wenn die Rheinschiffer in diesen Orten und diesen Flüssen die nämlichen Rechte geniessen.

ART. 24. Die dermalen bestehende Schifffahrts-Ordnung zwischen Mainz und Frankfurt, bleibt beibehalten.

ART. 25 bis 32. Die Verfügungen dieser Artikel fallen in Gefolge des Art. 22 der Wiener Kongress-Akte weg, welcher bestimmt, dass die Mauthen allenthalben, wo dergleichen bestehen, nichts mit den Schifffahrts-Gebühren gemein haben sollen.

Die Mauth-Gefälle können daher nur auf der Ein- oder Ausfuhr haften, und die Waaren können folglich den Untersuchungen der Mauthbeamten nicht unterworfen werden, so lange sie auf dem Flusse bleiben, und nicht erklärt worden ist, dass sie für das Innere des Landes bestimmt sind.

ART. 33 bis 35. In Gefolge der Anordnungen des Art. 7 der Wiener Konvention fallen die Verfügungen dieser Artikel weg.

ART. 36. Die Inspektoren werden während dem Interimistikum und bis zum Erscheinen der definitiven Verordnungen, bei ihren Rundreisen die Leinpfäde untersuchen, und der Central-Commission Bericht darüber erstatten, welche dafür Sorge tragen wird, dass in Gemäsheit des obenbemerkten Artikels 7 die Leinpfäde in guten Zustand gesetzt und darin erhalten werden.

ART. 37 und 38. Fallen weg.

ART. 39 und 40. Die Verfügungen dieser Artikel bleiben in Kraft, und es soll die in denselben verordnete gerichtliche Verfolgung auch gegen alle diejenigen statt finden, die sich erlauben werden, von Schiffern irgend etwas an Geld oder auf eine andere Art zu fordern, was durch gegenwärtige interimistische Instruktion untersagt ist.

ART. 41. Bleibt im Sinne der Modifikation obiger Art. 25 bis 32, die Mauth betreffend, bestehen.

ART. 42 und 43. Fallen in Gefolge der Art. 12 und 13 der Wiener Konvention weg.

ART. 44. Die in dem Art. 44 enthaltenen Verfügungen, rücksichtlich der Rundreisen bleiben provisorisch, und bis diesfalls andere Anordnungen getroffen seyn werden, bestehen.

Die Inspektoren, oder in deren Ermanglung die von der Central-Commission besonders hierzu ernannten Beamten werden die in diesem Artikel bezeichnete Amtsverrichtungen erfüllen, und sich dabei nach den Weisungen richten, welche ihnen zu dem Ende zugehen werden.

ART. 45. Fällt in Gefolge des Art. 2 der gegenwärtigen interimistischen Instruktion weg.

ART. 46. Bis zum Erscheinen der definitiven Verordnung bleiben die Erhebungs-Aemter da, wo dieselben sich gegenwärtig befinden, bestehen, nämlich, zu *Emmerich*, *Wesel*, *Ruhrort*, *Düsseldorf*, *Köln*, *Linz*, *Andernach*, *Koblenz*, *Caub*, *Mainz*, *Mannheim* und proviso-

risch zu *Germersheim* und *Neuburg*, welche das 12te Erhebungs-Amt bilden.

Art. 47. Die Verfügungen des Art. 47 bleiben in Kraft, vorbehaltlich der Abänderungen jedoch, welche die Central-Commission rücksichtlich des gegenwärtigen Standes des Personals zum Besten des Dienstes zu treffen, für zuträglich erachten wird.

Art. 48 bis 64. Fallen in Gefolge der Anordnungen der Wiener Konvention weg.

Bis zum Erscheinen der definitiven Verordnung, wird die Central-Commission nach Anhörung der Vorschläge der Verwaltungs-Kommission sorgen, dass der Dienst durch den Tod oder Abwesenheit, oder Verhinderung eines Beamten nicht leide.

Art. 65 bis 72. Die in nebenstehenden Artikeln enthaltenen Anordnungen in Beziehung auf die Besoldungen, Remisen, Hausmiethe, Büreau- und Reise-Kosten der Ober- und Unter-Beamten bleiben, so wie auch die bis jetzt befolgte Zahlungsweise provisorisch bestehen, vorbehaltlich der Modifikationen jedoch, welche die Central-Commission bereits beschlossen hat, oder nach dem Grundsatze der Verfügungen des letzten Paragraphen des Art. 29 der Wiener Kongrass-Akte noch zu beschliessen für zweckmässig erachten wird.

Art. 73 bis 82. Die Art. 73 bis 82, welche von den Beiträgen zur Ruhestands-Kasse, von den darin fliessenden Geldern und Pensionen handeln, fallen in Gefolge der Anordnungen der Art. 29 u. 30 der Wiener Konvention weg. In der definitiven Verordnung werden im Sinne der angezogenen Artikeln die geeigneten Verfügungen, rücksichtlich der Beiträge zu der Ruhestands-Kasse, der Ruhestands-Gelder und Pensionen erlassen werden.

Diejenigen Individuen, welche beim ehemaligen Rheinschifffahrts-Oktroi angestellt gewesen sind, und welchen man bei der neuen Ordnung der Dinge, keine angemessene Stellen anbieten könnte, oder welche gegen diese Annahme Gründe vorbringen würden, deren Gül-

tigkeit die Central-Commission anerkennen wird, sollen in Gemäsheit des letzten Absatzes des Art. 29 der Wiener-Kongress-Akte pensionirt, und nach den Grundsätzen des Art. 59 des Reichsrecesses von 1803 behandelt werden.

Art. 83. Wird buchstäblich beibehalten.

Art. 84. Die Verfügungen dieses Artikels bleiben in Kraft, es ist aber kein nothwendiges Erforderniss, dass auf einem jeden Erhebungs-Amte ein Angestellter müsse französisch lesen und schreiben können.

Art. 85. Der Art. 85 bleibt mit dem Zusatze bestehen, dass es den Angestellten von allen Graden untersagt ist, an irgend einem Handelsgeschäfte, oder Gewerbe mittel- oder unmittelbar Theil zu nehmen.

Art. 86. Dieser Art. ist ebenfalls beibehalten, statt General-Direktor muss es aber Verwaltungs-Kommission heissen.

Art. 87. Die gegenwärtig angestellten Einnehmer sind gehalten, ihre Verbindlichkeit hinsichtlich der Bürgschaft gegen ihre Landesherrn, nach den bestehenden Verordnungen zu erfüllen, zu dem Ende sollen die Urkunden über die geleistete Bürgschaft den Regierungen der respektiven Uferstaaten zugestellt werden.

Art. 88. Der Art. 88 fällt weg; die Fahrzeuge und Nachen, welche für den Oktroi-Dienst bestimmt sind, werden die Flagge desjenigen Uferstaates führen, zu welchem sie gehören, um sie aber wegen ihrer besonderen Bestimmung gehörig zu bezeichnen, so soll auf diese Flagge nach der Vorschrift des Artikels 23 der Wiener Konvention, das Wort *Rhenus* angebracht werden.

Die auf die Verfolgung und Untersuchung der Fahrzeuge auf dem Strom Bezug habende Verfügungen bleiben mit Ausschluss jener, welche die Mauth betreffen, bestehen.

Art. 89. Bis zum Erscheinen der definitiven Verordnung sollen die gegenwärtigen Verhältnisse nicht geändert werden.

Art. 90. Da die Verfügungen des Art. 90 als wesentlich und

nützlich für die Beförderung der Schifffahrt und Erhebung der Schifffahrts-Gebühren zu betrachten sind, so sollen die bestehende und von der vormaligen Verwaltung rücksichtlich der Schiffs-Aiche erlassene Weisungen in strengen Vollzug gesetzt werden.

Zu dem Ende werden die früher schon zu Mainz und Köln angeordnet gewesene zwei Aich-Anstalten wieder in Thätigkeit gesetzt, und mit den Vorschriften, welche die gegenwärtige Ordnung der Dinge erheischen, versehen werden.

Art. 91 und 92. Die Verfügungen dieser zwei Artikeln bleiben mit der weiteren Verpflichtung bestehen, dass der Schiffer seinem Manifeste ein von einem vereideten Experten oder in dessen Ermanglung von zwei patentisirten Schiffs-Meistern ausgestelltes und von der Ortsbehörde unterzeichnetes Attestat beizufügen habe, vermöge welchem es sich ausweiset, dass sein Fahrzeug, ehe dasselbe zur Ladung gekommen, untersucht, und in gutem Zustand befunden worden ist.

Art. 93. Die Anordnungen des Art. 93 rüchtsichtlich der Entrichtung der Schifffahrts-Gebühren, für die zu durchlaufende Strecken, sollen nach den diesfalls bestehenden Vorschriften, auch fernerhin provisorisch befolgt werden.

Art. 94. Die durch den Art. 94 bestimmte Rekognitions-Gebühr wird ebenfalls nach dem gegenwärtigen Tarif so lange, bis dieselbe durch die definitive Verordnung in dem Sinne des Art. 5 der Wiener Konvention berichtiget seyn wird, provisorisch, jedoch mit der Modifikation fort erhoben, dass der durch die Konvention für die linke Rheinseite regulirte Tarif auch als Regel für die Erhebung dieser Gebühren auf dem rechten Ufer dienen soll.

Art. 95, 96 und 97. Die Berechnungen und Verfügungen rücksichtlich des Gewichts und Maasses, welche durch die Art. 95, 96 u. 97 eingeführt worden, werden auch künftighin als Basis dienen, um alle den Schifffahrts-Gebühren unterworfene Güter in Dezimal-Zentner zu reduziren.

ART. 98. Da die Schifffahrts-Gebühren im Dezimal-Fuss entrichtet werden müssen, so sollen auch fernerhin die Einnahms- und Controll-Register in Franken und Centimes geführt werden.

Bis zum Erscheinen der definitiven Verordnung haben die Einnehmer die verschiedene Münzsorten nach dem Cours, welchen dieselbe in den Uferstaaten bisher gehabt haben, anzunehmen, die Reduktions-Tabellen dieser Münzsorten müssen an einem in die Augen fallenden Orte auf den respektiven Erhebungs-Aemtern angeheftet werden.

Das Verhältniss des nicht im Dezimal-Fuss geprägten Geldes zu dem im Dezimalfuss geprägten, wird von der Central-Commission durch eine Reduktions-Tabelle, welche rücksichtlich der Erhebung der Rheinschifffahrts-Gebühren für sämmtliche Uferstaaten, gleichförmig und bindend seyn wird, späterhin bestimmt werden.

ART. 99. Dieser Artikel wird nach dem, von der Central-Commission in ihrer Sitzung vom 24. Oct. letzthin genommenen Beschlusse abgefasst.

ART. 100. Die Gebühren von Zimmer- und Bauholz werden provisorisch auf die im Art. 100 verordnete Art und Weise fort erhoben, und die Beamten der Erhebungs-Aemter haben bei der cubischen Vermessung der verschiedenen Holzarten nach den dieserhalb bestehenden Vorschriften auch fernerhin zu verfahren.

ART. 101. Die Gebühren von den Jachten und Wasser-Diligencen werden nach der Vorschrift des Art. 101 und nach dem in diesem Art. angegebenen Verhältnisse auch fernerhin erhoben.

ART. 102 bis 105. Die in den Artikeln 102, 103, 104 und 105 bestimmte Gebühren Verminderung von verschiedenen in diesen Artikeln benannten Gegenständen, findet auch fernerhin und provisorisch nach den diesfalls bestehenden Vorschriften statt.

In der definitiven Verordnung werden die zweckmässige Verfügungen erlassen werden, um die Industrie der Uferbewohner noch mehr zu begünstigen, und den Transport der Landesprodukte zu erleichtern.

ART. 106 u. 107. Fallen in Gefolge der obigen bei dem Art. 98 eingeschalten Anordnung weg.

Art. 108. Die Einnehmer haben ihre Einnahmen an diejenige Kassen abzuliefern, welche ihnen zu diesem Ende von den Behörden der Staaten, in welchen die Erhebungs-Aemter liegen, angewiesen werden.

Am Ende eines jeden Monats haben sie einen Auszug über Einnahme, Ausgabe und Geldablieferung des abgeschlossenen Monats in doppelter Ausfertigung an die Verwaltungs-Kommission einzusenden, welche diese Auszüge, nachdem sie dieselben mit den Belegen und Einnahms-Registern verglichen haben wird, der Central-Commission mit ihren Bemerkungen vorzulegen hat.

Art. 109. So lange der gegenwärtige Tarif bestehet, wird die Einnahme *gemeinschaftlich* seyn, und die nöthige Abrechnung wird zon Seiten der Central-Commission gemacht werden.

Durch diese Abrechnung wird ein für allemal das Verhältniss der Rata (nach Abzug der gesetzlichen und von dem Ertrage der Schifffahrts-Gebühren abzuziehenden Lasten) welche jedem Uferstaate nach der respektiven Ausdehnung seiner Besitzungen auf einer und der andern Rheinseite, und nach der zu treffenden Ausgleichung rücksichtlich der Frequenz der Schifffahrt, und ohne Nachtheil für die endliche Liquidation bei der Haupt-Abrechnung an dem ganzen Ertrag der gemeinschaftlichen Einnahme zu gut kömmt, bestimmt werden.

Art. 110. Fällt weg.

Art. 111 bis 117. Die Verfügungen der Art. 111 bis 117 sind provisorisch, jedoch mit Ausschluss desjenigen, was der Art. 115 in Bezug auf die Mauthen hat, beibehalten.

Art. 118. Der Art. 118, welcher sich auf den Art. 7 der Konvention bezieht, bleibt, in so fern er die Controll und Verifikation der Manifeste betrifft, welche die Führer der Fahrzeuge auf den Erhebungs-Aemtern, bei denen sie vorbei kommen, vorzeigen müssen, bestehen.

Art. 119, 120 u. 121. Die Verfügungen der Art. 119, 120. u. 121, werden nach den bestehenden Vorschriften in Vollzug gesetzt.

Art. 122 bis 127. Bis zur Epoche, wo die Beschlüsse der Wiener

Kongressakte rücksichtlich der Organisation der richterlichen Behörde für die Rheinschifffahrt ihre Erledigung erhalten, werden alle über die Gebühren-Erhebung zwischen den Aerarien und den Steuerpflichtigen entstehenden Streitigkeiten in der bis jetzt befolgten Formen entschieden, dem Kläger bleibt aber die Berufung an die Central-Commission vorbehalten, welche den Streit in letzter Instanz entscheiden wird.

Art. 128 bis 132. Fallen weg, indem sie durch die Anordnung der Wiener Konvention ersetzt sind.

Art. V.

Zur Erledigung vorstehender Verfügungen und in Gefolge der ihr durch die Kongressakte verliehenen Gewalt, fordert die Central-Commission alle diejenigen, welche den konventionellen Rhein befahren, auf, und befiehlt sämmtlichen unter Ihr stehenden Ober- und Unter-Beamten, all demjenigen, was in gegenwärtiger interimistischen Instruktion verordnet ist, streng und pünklichst nachzukommen; sodann ladet Sie im Namen sämmtlicher Uferstaaten den Königl. Niederländischen Herrn Kommissär ein, seine Regierung zu vermögen:

1) Bis zur definitiven Verordnung den Tarif der Schifffahrts-Gebühren in Holland wieder auf den Fuss zu setzen, auf welchem derselbe bei Abschluss der Wiener Konvention gestanden hat;

2) alle Untersuchung der Schiffe durch Mauth-Beamten, so lange die Waaren nicht ausgeladen oder zur Einfuhr ins Innere des Landes erklärt worden sind, aufhören zu lassen;

3) den Niederländischen Schiffern, welche die neue Schifffahrt betreiben wollen zu befehlen, ihre Fahrzeuge aichen zu lassen, sodann sich mis solchen Manifesten zu versehen, wie selbige auf dem konventionnellen Rheine eingeführt sind, auch sich auf dem ersten Erhebungs-Amte des konventionnellen Rheins gehörig darüber auszuweisen.

4) Dass den Schiffern des konventionnellen Rheins weder mittel- noch unmittelbar einige Hindernisse in den Weg gelegt werden, um Rückfracht zu erhalten, damit hierdurch die durch die Wiener Kongress-Akte beab-

sichtigte Gleichförmigkeit in der Strom-Polizei erreicht, und allen kontrahirenden Theilen nach dem Grundsatze einer vollkommenen Reziprocität der Genuss derjenigen Vortheile, welche aus der im Art. 3 der gegenwärtigen interimistischen Instruktion ausgedrückten Aufhebung des gezwungenen Umschlags hervorgehen, zugesichert werde.

Art. VI.

Die gegenwärtige Instruktion soll in Sprachen gedruckt und da, wo es erforderlich seyn wird, bekannt gemacht werden, etc. etc.

Geschehen und beschlossen zu Mainz am

Für den Entwurf und richtige Uebersetzung,

Eichhoff. Ockhardt. Wenzel.

E r r a t a.

Seite	III	Zeile	3	statt:	wurde. — Ist	zu lesen:	wurde — ist.
—	IX	—	27	—	Kommissär	— —	Kommissionär.
—	10	—	9	—	queller	— —	qu'elles.
—	11	—	28	—	eû	— —	en.
—	22	—	31	—	essort	— —	essor.
—	32	—	17	—	hängen	— —	Hängen.
—	53	—	12	—	beantworteten	— —	bevorworteten.
—	57	—	1	—	ward	— —	wird.
—	58	—	13	—	an, ausschliesslichen	— —	an, den ausschliesslichen.
—	60	—	7	—	alles	— —	alsdann.
—	87	—	6	—	où	— —	ou.
—	87	—	8	—	où	— —	ou.
—	89	—	27	—	france	— —	France.

Inhalt.

Seite

I. Projekt einer interimistischen Instruktion, verfasst nach dem Sinne des 31ten Artikels der Wiener Konvention von dem ehemaligen General-Direktor Herrn Eichhoff und der Central-Commission übergeben den 30. August 1817 . . . 1

II. Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten über das Projekt der interimistischen Instruktion, unter dem 5. Sept. 1817 bei der 62ten Sitzung übergeben 15

III. Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten über die künftigen Maasregeln eines genauen Verifikations-Systems, auf dem Königl. Niederländischen Rheine. Abgegeben den 19. Sept. 1817 zu dem 64ten Protokoll . . 17

IV. Aeusserung des Königl. Preuss. Bevollmächtigten auf vorstehende Niederländische Erklärung. Abgegeben den 23. Sept. 1817 im 65ten Protokoll . . 23

V. Beurtheilung der vorstehenden interimistischen Instruktion, durch den Herzogl. Nassauischen Bevollmächtigten. Abgegeben den 7 Oct. 1817 im 69ten Protokoll 24

VI. Bemerkungen des K. Preuss. Bevollmächtigten zur vorstehenden Beurtheilung. Abgegeben den 10. Oct. im 70ten Protokoll 37

VII. Erklärung des K. Niederländischen Bevollmächtigten auf die beiden vorstehenden Eingaben von Nassau und Preussen. Abgegeben den 10. Oct. 1817 im 70ten Protokoll 41

VIII. Antwort des H. Nassauischen Bevollmächtigten auf die vorstehenden Eingaben von Preussen und Niederlanden, übergeben den 17. Oct. 1817 im 71ten Protokoll 42

IX. Unmittelbare Antwort des K. Preuss. Bevollmächtigten auf die von Nassau, im nämlichen Protokoll 50

Seite

X. Reservation des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten, im nämlichen Protokoll 51

XI. Erklärung des K. Pr. Bevollmächtigten im 72ten Protokoll, vom 24 Oct. 1817. 52

XII. Nachträge zur vorstehenden Erklärung des K. Preuss. Bevollmächtigten, im 73ten Protokoll vom 28. Oct. 1817. 54

XIII. Antwort auf die vorstehenden Erklärungen vom K. Niederländischen Bevollmächtigten, im nämlichen Protokoll 60

XIV. Weitere Eingabe des K. Niederländischen Bevollmächtigten, im nämlichen Protokoll 61

XV. Gegenwärtiger Standpunkt der Arbeiten bei der Central-Commission. Dargestellt vom Herzogl. Nassauischen Bevollmächtigten in der 74ten Sitzung, den 4. Nov. 1817 67

XVI. Erklärung des Königl. Preuss. Bevollmächtigten in dem 74ten Protokoll, vom 4. Nov. 1817 73

XVII. Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten im 75ten Protokoll, den 11. Nov. 1817 86

XVIII. Präsidial-Vortrag zur Prüfung des neuen Entwurfs einer interimistischen Instruktion, im 80ten Protokoll vom 7. Jänner 1818 99

Entwurf einer interimistischen Instruktion, der Entscheidung der Central-Commission vom 18. Nov. 1817 gemäs, von dem ehemaligen General-Direktor Eichhoff, Inspektor Ockhardt und Stations-Controleur Wenzel abgefasst . 103

XIX.

Abstimmungen über den im 80ten Protokoll vom 7. Januar 1818 eingerückten, der Entscheidung der Central-Commission vom 18. November 1817 gemäs abgefassten Entwurf zu einer interimistischen Instruktion.

Baden, Baiern, Frankreich, Hessen und Nassau nehmen obige interimistische Instruktion an.

Worauf der Niederländische Herr Kommissarius erklärte, dass er das Votum des K. Preuss. Herrn Kommissarius zu kennen wünsche.

Preussen; dem Inhalt des Protokolls vom 11. November gemäs, habe ich nicht ermangelt, bei meinem Hofe die auf die Entscheidung der zwischen dem Niederländischen Kommissarius und mir verhandelten strittigen Punkte Bezug habende Instruktionen zu begehren. Da ich indessen diese Instruktionen noch nicht erhalten habe; so kann ich den durch den vormaligen General-Direktor Herrn Eichhoff, den Herrn Inspektor Ockhardt, und Stations-Controleur Wenzel vorgelegten Entwurf zu einer interimistischen Instruktion, noch zur Zeit durch meine Unterschrift nicht executorisch machen. Ich nehme jedoch keinen Anstand zu erklären, dass, da die interimistische Instruktion eine Arbeit ist, welche die durch das definitive Reglement festzusetzenden Beschlüsse nicht präjudiciren kann, und wodurch kein durch die Wie-

ner Kongress-Akte erworbenes oder verlorenes Recht, weder gegeben, noch genommen wird, ich den vorgedachten Entwurf unverzüglich an Sr. D. den Fürsten von Hardenberg, mit dem Antrage, senden werde, mich zu ermächtigen, denselben, *so wie er ist*, zu unterschreiben, sobald meine Herren Kollegen sich bereit erklären würden, das nämliche zu thun.

Die von den drei alten Rhein-Administratoren, welche allgemein den Ruf haben, dass sie den von ihnen bearbeiteten Gegenstand gründlich verstehen, und, durch das Lesen der Protokolle unserer Sitzungen, die Punkte kennen lernten, welche so lange Zeit hindurch, Verschiedenheit der Ansichten hervorbrachten, vorgelegte Arbeit, scheint mir die passendste, um die Auflösung der Aufgabe vorzubereiten, die Schifffahrt auf einem sich in das Meer ergiessenden Fluss frei zu machen. Nur *durch Versuche* können wir zu Erfahrungen gelangen, und in letzterem am zuverlässigsten die erforderliche Weisheitslehren schöpfen, um dahin zu gelangen, unseren respektiven Höfen den Entwurf zu einem definitiven Reglement vorzulegen, wie die Wohlfahrt des Handels im Allgemeinen es erheischt.

Pays-Bas. Comme le nouveau projet d'instruction intérimaire contient des dispositions, qui s'éloignent des articles de Vienne, que d'ailleurs j'attends des instructions sur le conclusum du 11 novembre 1817, et entendû les avis préalables et spécialement celui de M. le commissaire de Prusse, je ne saurais me dispenser de prendre des instructions de mon gouvernement, avant que de me déclarer.

Je me tiens donc le protocolle ouvert pour 4 sémaines, pour déclarer, s'il y aura lieu, mon accession à la conclusion, qui sera prise par M. M. mes collègues et je démande, qu'en attendant l'impression soit suspendûe.

Hierauf liess das Präsidium über folgende Conclusion votiren: Nachdem die Central-Commission das Votum ihres zeitlichen Herrn Präsidenten angehört hatte, wurde beschlossen, das fragliche Projekt zu einer interimistischen Instruktion, welches von erfahrnen Rhein-Oktroi-Beamten, dem Herrn Eichhoff, vormaligen General-Direktor, Herrn Ockhardt, Inspektor, und Herrn Wenzel, Stations-Controleur, in dem Sinne ihrer Resolution vom 11. November letzthin abgefasst ist, im collektiven Namen der Central-Commission adoptiren, und von ihm signiren zu lassen.

Dem gemäs verordnet sie den Druck und die Bekanntmachung derselben im Namen aller Uferstaaten, jedoch ist jedem Kommissarius ein Termin von 4 Wochen, von heute an, zugestanden, um den Art. 17 der Kongress-Akte geltend zu machen, wenn allenfalls einer glauben sollte, dass darin einige Verfügungen gegen die Kongress-Akte vorkommen.

Ferner erklärt die Central-Commission, dass sie dem Präsidial-Antrage vollkommen beitrete, und verordnet allen Beamten, namentlich der provisorischen Verwaltungs-Commission, dass der Vollzug dieser interimistischen Instruktion, in dem liberalsten Sinne, statt haben, und dass folglich dieselbe allenthalben auf die liberalste und den Verfügungen der Wiener Kongress-Akte vom 24. März 1815 angemessenste Weise ausgelegt werden müsse.

Baden; accepptiret obiges Conclusum.

Baiern; ebenfalls.

Frankreich; ebenfalls.

Hessen; auf die Erklärung von Preussen finde ich es für nöthig, mich hier auf jene, welche ich in dem Protokoll vom 17. October vorigen Jahrs niedergelegt habe, zu beziehen, übrigens nehme ich das Präsidial-Conclusum pure an.

Nassau; acceptiret obiges Conclusum.

Niederland; Je me réfere à mon insertion, et ne puis ainsi concourir à la présente conclusion.

Preussen; statt Antwort auf die entworfene Präsidial-Conclusion beziehe ich mich auf den Inhalt meines heutigen Votums, indem ich hinzufüge, dass ich nicht zweifle, vor Ablauf von vier Wochen die Autorisation zu erhalten, den Entwurf zur interimistischen Instruktion, so wie er ist, anzunehmen.

XX.

Königl. Niederländische Erklärung in Betreff des neuesten Entwurfs einer interimistischen Instruktion, im 85ten Protokoll vom 6. Februar 1818.

Le travail de M. M. Eichhoff, ancien directeur général, Ockhardt, inspecteur, et Wenzel controleur de station, inséré au procès-verbal de la 80.e séance de la commission centrale, se compose de deux parties hétérogènes.

La prémière, qui comprend les art. 1, 2, 3, 4, le commencement de l'art. 5 jusqu'aux mots „et elle invite au nom etc." et enfin l'article 6, forme un projet d'instruction intérimaire pour le Rhin, dit conventionnel; la seconde partie, qui est comprise dans l'art. 5, contient un projet d'invitation à faire au commissaire Neerlandais, par rapport à la partie du fleuve, qui traverse le territoire des Pays-Bas.

Quant à la première partie, le commissaire Neerlandais se réunit, sans conséquence néanmoins pour le réglement définitif, à M. M. ses collègues de la commission centrale, qui adoptent le projet, pour servir d'instruction intérimaire, par la quelle, au voeu de l'art. 31 de l'acte de Vienne, la convention du 15 août 1804 doit être maintenue jusqu'à l'émanation du réglement définitif, modifiée toutefois dans le sens des

nouvelles dispositions de Vienne, dont l'exécution n'est pas réservée au dit réglement. Mais à cette dernière cathégorie n'appartient pas, selon l'opinion du soussigné, la substitution à faire de la perception partielle à la perception commune, changement préscrit par l'art. 31 et défini par l'art. 6 de l'acte de Vienne. En conservant le tarif existant, on conserve la perception commune, et les Pays-Bas ne sont pas moins intéressés, que d'autres états riverains, à ce que le tarif soit changé dans le sens de l'art. 6 susallégué.

Le décompte à opérer par la commission centrale, dont il est fait mention ad art. 109 de la convention de 1804, ôteroit bien les inconveniens pour les autres états riverains, mais il les laisserait subsister pour les Pays-Bas.

Si donc sous ce rapport, on a fait trop peu; on est allé trop loin, en fixant un maximum pour les chargemens à tour de rôle, innovation, qui aurait dû être réservée au réglement définitif, et à laquelle le soussigné ne saurait consentir, qu'en tant, qu'elle ne sera pas trouvée contraire aux convenances du commerce et de la navigation, qui doivent de même être suivies dans la désignation des ports à pourvoir des établissemens nécessaires pour le contrôle des manifestes, sans arrêter ou gêner le mouvement du commerce par motif d'économie fiscale.

On est allé trop loin encore, selon l'opinion du soussigné, en voulant ériger en principe, que les Beurtvaarten à établir devoient être sanctionnés par la commission centrale, qui devoit se borner à prendre connaissance de ces arrangemens volontaires entre particuliers. En tout cas cette sanction ne pourra concerner, que celles des parties contractantes, qui pendant l'intérim, seront effectivement du ressort de la commissiou centrale que p. e. la commission centrale sanctionnera pour Cologne, le gouvernement Neerlandais pour Amsterdam etc.

Le soussigné n'a pû se convaincre non plus de la nécessité de supprimer les articles 25 à 32 et 115 de la convention de 1804, contenant pour la plus part des mésures de police sur la rive, autorisées

par le 8.e des articles généraux sur la navigation des rivières; comme aussi la logique dans la rédaction substituée aux dits articles 25 à 32 lui a parû susceptible de plus d'exactitude. L'objet y traité est d'ailleurs expressement réservé par les art. 22 et 27 de l'acte de Vienne au réglement définitif.

Il doit encore prier M. M. ses collègues de vouloir prendre en considération les changemens de quelques articles, qui se trouvent ci-annexés, et qui concernent moins le dispositif, que la forme de l'instruction intérimaire.

Il s'entend du reste, que si d'une part la convention de 1804, modifiée d'après les préscrits de Vienne, est conservée comme loi commune pour les états des deux rives du Rhin entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas jusqu'à la promulgation du nouveau réglement, qui doit embrasser tout le cours du Rhin depuis le point de sa navigabilité jusqu'à la mer; le gouvernement des Pays-Bas continue par contre à exercer jusqu'à cette même époque une législation particulière sur sa partie du fleuve, tant en général, que spécialement pour les objets réservés par l'art. 27 de l'acte de Vienne au dit réglement définitif, sans préjudice de ce, qu'à charge de réciprocité réelle, il sera libre à tout batelier du Rhin dit conventionnel et de ses confluens, qui sera qualifié, sous le double rapport de la personne et de l'embarcation, dans les formes et par les autorités voulues par la législation des pays respectifs, de naviguer sur tout le cours du Rhin Neerlandais jusqu'à son embouchure dans la mer, pour se rendre dans les ports y existant ou qui seront désignés par la suite dans l'intérêt de la navigation du Rhin, en se soumettant toute-fois aux réglemens de police et autres en vigueur.

Quant à la seconde partie du travail, c'est-à-dire l'invitation adressée au commissaire des Pays-Bas, le soussigné a l'honneur d'observer:

1) que cette invitation, ne fût elle pas aussi adressée aux Pays-

Bas seuls, mais bien à tous les autres gouvernemens, possedant des rivières, qui se jettent dans le Rhin, est évidemment étrangère à ce, que doit être l'instruction intérimaire suivant la définition précise, qu'en donne l'art. 31 de l'acte de Vienne.

2) Que d'ailleurs les points, dont il est question dans la dite invitation, sont devenûs, pour autant qu'il n'y est déjà prévu dans la déclaration du soussigné du 19 septembre dernier, un objet de délibération du gouvernement Neerlandais en conséquence de la conclusion prise par la commission centrale dans la 75.^e séance, et que c'est dans leur rapport à cette conclusion, qu'ils ne tarderont pas à être vuidés, et ce, comme le soussigné a tout lieu de croire, à la satisfaction mutuelle des intéressés.

Pour ces causes le soussigné a reçu l'ordre de faire des rémontrances contre l'*insertion* de cette invitation dans l'instruction intérimaire.

Suivent d'autre part les changemens dans la rédaction de quelques articles, dont il est fait mention dans le vote ci-dessus.

Rédaction proposée à substituer, aux art. 1, 2, 3 *et* 4.

Considérant, que conformément à l'art. 31 l'administration provisoire a rémis la direction, dont elle a été chargée à la commission centrale et aux autorités riveraines.

Confirmant en tant que de besoin les dispositions contenues au publicandum du 10 octobre dernier, en tant qu'elles se rapportent aux employés des bureaux de récette et de contrôle, ainsi qu'à la prestation de leur serment, et voulant procèder à l'exécution des autres dispositions portées au dit art. 31.

Arrête et ordonne par la présente, qui vaudra instruction intérimaire, ce qui suit:

Art. 1. Jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau réglement préscrit par l'art. 27 de l'acte ci-dessus, la convention du 15 août 1804 sera suivie dans le sens voulu par le dit acte.

Art. 2. En conséquence la dite convention sera exécutoire à l'ex-

ception des articles considérés comme supprimés par suite des dispositions arrêtées au congrès de Vienne et non-réservées au réglement définitif, en y substituant les dispositions indiquées pour les remplacer, en tout de la manière suivante: etc.

Revision de la convention de 1804, aux art. 1 à 6. Cessent par suite des articles 1 et 19 de l'acte ci-dessus; en conséquence il sera libre à tout batelier, ayant les qualités réquises etc. (voir le reste de l'art. III. du projet).

NB. On observe néanmoins, que la rédaction de l'art. 3 du projet allégué ci-dessus est contradictoire en elle même, attendu que la condition réquise, de possèder un bateau approprié *au rayon du fleuve qu'il veut exploiter* exclut le naviguer *sur tout le cours* du fleuve, voulu par l'acte de Vienne.

A l'art. 45. Cessat; la commission administrative, établie à Mayence etc. (insérer ici l'art. II. du projet.) —

XXI.

Weitere Erklärung von Seiten des Königl. Niederländischen Herrn Commissärs im nämlichen Betreff, im 86*ten Protokoll vom* 10. *Februar* 1818.

Les réflexions spéciales, ainsi que les propositions de changement de rédaction, concernant quelques articles du projet de l'instruction intérimaire, que j'ai eu l'honneur de communiquer à M. M. mes collègues, dans la dernière séance, avoient paru à mon gouvernement de nature à mériter l'attention de la commission centrale.

Néanmoins si M. M. mes collègues croient devoir persister dans leur adoption du projet, *tel quel*, mon adhésion, prononcée dans mon vote du 6 de ce mois, n'en est nullement infirmée, sauf ce qui con-

cerne les remontrances, que j'ai faites dans mon dit vote, non contre l'objet de l'invitation, qui m'est adressée dans l'art. V. du dit projet (lequel sera incessamment vuidé dans son rapport avec la conclusion de la commission centrale du 11. Novembre dernier pour autant qu'il ne l'est déjà, par suite de ma déclaration du 19. Septembre dernier) mais contre son insertion dans l'instruction interimaire, où elle n'appartient pas, et contre laquelle insertion j'ai l'ordre de protester, au bésoin, formellement au nom de ma cour.

J'ai cru ces explications nécessaires, pour éclaircir les doutes de M. M. mes collègues, et contribuer ainsi, tout ce qui depend de moi, pour arriver au resultat desiré.

XXII.

Des Königl. Preuss. Herrn Commissärs Abstimmungen über denselben Gegenstand, im nämlichen Protokoll, nebst den Beschlüssen der Central-Commission hierauf.

Zufolge meiner, in dem Protokoll vom 7. Januar eingerückten Erklärung, habe ich mich beeilet, S. D. dem Herrn Fürsten von Hardenberg den Entwurf zu einer interimistichen Instruktion, welchen die Herren Eichhoff, Ockhardt und Wenzel abgefasst haben, vorzulegen, und mit dem Antrage zu begleiten, dass es Sr. Durchlaucht gefallen möge, mir zu erlauben, diesen Entwurf, so wie er ist, zu unterzeichnen, sobald meine verehrtesten Herren Collegen sich bereit erklären würden, ein Gleiches zu thun.

Unglücklicher Weise vernichtet aber das Votum des Königl. Niederländischen Hrn. Commissarius, vom 6ten dieses Monats, abermals die Hoffnung, endlich einmal diesen Akt, mit allgemeiner Uebereinstimmung, erscheinen lassen zu können; und da gerade die Weigerung der niederlän-

dischen Regierung den Entwurf, *so wie er ist*, anzunehmen, die Lage der Dinge ganz verändert: so bleibt mir nichts übrig, als meine verehrtesten Herrn Collegen vom sogenannten *konventionellen* Rhein zu ersuchen, sich zu erklären, welche Folge sie nun den Rheingeschäften zu geben gesonnen sind, nachdem Niederland sich geweigert hat, die vier Punkte zuzugeben, welche sie, einstimmig in der Sitzung vom 11. November letzthin, in Antrag gebracht haben.

Gleich nach Empfang ihrer Erklärung werde ich mich zu Sr. Durchlaucht dem Herrn Fürsten von Hardenberg begeben, um nichts zu unterlassen, was das Ende der Discussionen, die mit jedem Tage verdrüsslicher werden, herbei führen könnte. Mein Hof hat den Gesichtspunkt, woraus er die Sache betrachtet, durch die beiden, in dem Protokolle vom 28. Februar vorigen Jahres, eingerückte Deklarationen zu erkennen gegeben, er ist davon nicht abgegangen, und kann davon nicht abgehen.

„Die niederländische Regierung ist, in ihrer Eigenschaft als einer der Uferstaaten, durchaus verbunden, eine gänzliche und vollständige Gegenseitigkeit der Vortheile, die aus dem Contrakt fliessen, einzuräumen, ehe sie Anspruch darauf machen kann, jener Vortheile ihrer Seits zu geniessen."

Dieses ist es, meine Herren, was ich die Ehre hatte, vor einem Jahre zu erklären, und was ich mich gezwungen sehe, heute zu wiederholen.

Wenn die niederländische Regierung glaubte, dass der Berliner Hof Unrecht hatte, und es in der Ordnung sey, dass man ihr den Rhein bis zu seinem Ursprung öffne, ehe sie das nämliche bis in das Meer thut, so ist Zeit genug verflossen, um Schiedsrichter aufzusuchen, und ihre Entscheidung zu erhalten.

Wie erwünscht wäre es gewesen, dass meine verehrtesten Herrn Collegen vom konventionellen Rhein sich davon hätten wollen überzeugen lassen, dass es unmöglich ist, die erste Hälfte des 19ten Artikels der Wiener Kongressakte, welcher die *durch die Convention von* 1804 vorgeschriebene Schifffahrtsordnung umstöst, abzusondern, um diese Hälfte eines Artikels

während *dem Interimistikum* in Vollzug zu bringen; da dieser Vollzug die Organisation einer *neuen Schiffahrtsordnung* erfordert, deren Ausarbeitung gerade die Aufgabe ist, welche die Central-Commission durch *das definitive Reglement* lösen soll; wenn man die interimistische Instruktion *so* hätte machen wollen, dass man die Convention von 1804, was die Schiffahrtsordnung betrifft, beibehalten, und sich gleich und ohne nachzulassen, mit dem definitiven Reglement hätte beschäftigen wollen; so wüssten wir wenigstens schon lange, was wir von der niederländischen Regierung zu hoffen hätten. — Aber unglücklicher Weise hat man ihrem Commissarius mehr Glauben beigemessen als dem preussischen, und was ist nun die Folge davon? Preussen hat nicht aufgehört, mit aller erforderlichen Offenheit zu erklären, dass es nie gemeint war, einen Vertrag zu unterschreiben, wodurch es sich verbindlich gemacht hätte, *alles zu geben, ehe es das geringste bekäme;* und gewiss ist es ein unwidersprechlicher Beweis seines Wunsches, den Unschuldigen nicht mit dem Nichtunschuldigen leiden zu lassen, dass es so lange Zeit sich zu Vergleichsversuchen bereitwillig finden liess, deren Resultat nur allzugut vorauszusehen war.

Es ist höchst merkwürdig in dem letztern Voto des niederländischen Herrn Commissarius, den Wunsch zu finden, dass die Artikel 25 à 32 und 115 der Convention von 1804, welche gerade die sind, deren Abfassung eine nothwendige Folge der französischen *Douanen* war, *nicht* supprimirt werden mögten. Auch hat der Herr Commissarius nicht Unrecht, unsere Aufmerksamkeit auf diesen Punkt zu lenken, weil es leider das Ansehen hat, als sey es das Reziprozitätssystem der *Hindernisse*, anstatt jenes *der Freiheit* der Schifffahrt, worauf wir gezwungen werden sollen, unser Augenmerk zu richten.

Nicht minder auffallend zu lesen ist in dem obengedachten Voto, dass während dem die niederländische Regierung im Widerspruch mit der Verbindlichkeit, welche der Herr Baron von Spaen am 28. Februar 1815 eingieng, die Schiffahrtsgebühren noch um 15 Prozent auf dem niederländi-

schen Rhein erhöhet hat, man sich darüber beklagt, dass der Tarif von 1804 noch immer auf dem konventionellen Rhein erhoben wird, und behauptet: dass, weil es in der Wiener Akte heisst, dass die partielle Einnahme der gemeinschaftlichen substituirt werden solle, auch sogleich ein neuer Tarif gemacht werden müsste, welches aber keineswegs vorgeschrieben ist, sondern nur *die Totalität der Gebühren auf eine gleiche Art nach der Ausdehnung der respektiven Besitzungen der verschiedenen Uferstaaten zu vertheilen.* Der Herr Commissarius weiss sehr wohl, dass seit mehr wie einem Jahre die partielle Erhebung der gemeinschaftlichen substituirt ist, und dass schon seit zwei Monaten wir uns mit jener Vertheilung beschäftigen, und dass ich meinen Herren Collegen des konventionellen Rheins, sub spe rati, angeboten habe, ihnen den Betrag dessen, was das Maximum der Anzahl Centimen, die auf die Ausdehnung ihrer Besitzungen fallen würden, werth seyn könnte, (wenn sie bei ihnen erhoben würden) zukommen zu lassen, und dass der Abschluss der Uebereinkunft sich nur noch an die natürliche Bedingniss accrochirt, dass *die Lasten* in dem nämlichen Verhältnisse, wie *der Gewinn*, getragen werden müssen.

Der Wiener Vertrag bestimmt blos das Maximum der Schifffahrtsgebühren auf dem konventionellen Rhein zu 3 Francs 33 Centimes per Zentner, und dass diese Abgabe unter die verschiedenen Uferstaaten gleichmässig vertheilt werden soll. Wenn der niederländische Herr Commissär glaubt, diese Auslegung des Sinnes des Art. 6 des Traktates bestreiten zu müssen; so kann dieses wenigstens nicht eher geschehen, bis wir mit ihm über die Auslegung des 31ten Artikels einig geworden seyn werden, gemäss welchem er behauptet, dass die erste Hälfte des 19ten Artikels, der ihm die Freiheit der Schifffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheins zusichert, in Vollzug gesetzt werde, während der Vollzug der andern Hälfte, welche uns die Reziprozität giebt, ad calendas graecas verwiesen werden müsse.

Pays-Bas. Se tient le protocole ouvert, concernant la note présédente.

Conclusum.

Nachdem die Central-Commission die Vota der Herren Commissarien von Niederland und Preussen gehört hatte, erklärte sie, dass sie einzig und allein bei dem Inhalt ihrer Resolutionen vom 11. November und 7. Januar letzthin bestehen bliebe, dem gemäss ladet sie den preussischen Hrn. Commissär ein, seine Finaldeklaration über die interimistische Instruktion abgeben zu wollen, damit endlich einmal diese höchstwichtige, nur zu lange aufgehaltene Sache erlediget, und doch diesesmal, nach achtzehnmonatlichen Discussionen, der Anfang des Vollzugs dessen, was die Congressakte vorschreibt, gemacht werden möchte.

Preussen. Ich begehre von meinen verehrtesten Herrn Collegen die Erlaubniss, die Befehle, welche mir von Sr. Durchlaucht dem Herrn Fürsten von Hardenberg gegeben worden sind, zu befolgen, mich auf einige Tage zu ihm zu begeben, um mit ihm über die Annahme des Entwurfs der fraglichen interimistischen Instruktion zu konferiren, und bei dieser Gelegenheit glaube ich, dass es nützlich sey, folgendes noch zu sagen:

Preussen weiss ganz wohl, dass die Ausführung der Wiener Congressakte über die Rheinschifffahrt seine Rheinhäfen um den grössten Theil ihrer Schifffahrt, und den Rhein-Speditionshandel unausweichbar bringt. — Preussen hat aber erwogen, dass ein freier Waarenzug auf dem ganzen Rhein, ein so grosser Vortheil für den *Gesammt*-Handel seyn würde, dass er die Wohlthat des Opfers werth sey, und beförderte daher selbst, mit grösster Uneigennützigkeit und Selbstverläugnung, die Entstehung jener Akte. Wer kann es da wohl Preussen zumuthen, dass es das Opfer bringen und die Wohlthat fahren lassen soll?

Der Vertrag bestimmt das Maximum der Rheinschifffahrtsgebühren, wird aber diese Bestimmung nicht durchaus illusorisch, sobald es von der Willkühr der niederländischen Regierung abhängt, an den Mündungen des Flusses das fünf- oder zehnfache dieses Maximums sich zahlen zu lassen?

Von dem Augenblick an, wo Preussen aufhört, einen gezwungenen Umschlag auf seinem Rheinrevier zu haben, überlässt es seine Schifffahrt und seinen Rhein-Speditions-Handel den Uferstaaten des Mittel- und des Oberrheins, ohne irgend etwas darüber bestimmen zu können, wie gross oder klein sein Antheil daran bleiben wird. Auf leere Suppositionen schliesst aber niemand einen Vertrag, und es kann auch wohl niemand im Ernst es Preussen zumuthen, dass es den *Handel* der Willkühr der Besteurung des Transits an den Mündungen, und die *Schifffahrt* und *Spedition*, der Industrie der übrigen Uferstaaten Preis geben, und überall leer ausgehen soll. Auf *ehrliche* Erfüllung des Vertrags von Seiten *aller* Betheiligten, kann und muss demnach Preussen bestehen, und alle Zumuthungen von der Hand weisen, den Vertrag *stückweise* in Erfüllung gehen zu lassen, welche es um alle erworbene Vortheile brächte.

Conclusum.

Auf das Begehren des Preussischen Herrn Commissarius, sich der erhaltenen Einladung gemäs, zu Sr. Durchlaucht dem Fürsten von Hardenberg zu begeben, um mit ihm über die interimistische Instruktion zu konferiren, erklärte die Central-Commission, dass sie mit Ungeduld, eine bestimmte Deklaration über die Annahme, oder Nicht-Annahme der interimistischen Instruktion erwartete, und sie bis dahin ihre fernere Erklärung vertagte.

Pays-Bas. Se tient le protocole ouvert sur les insertions, qui se trouvent au présent protocole.

XXIII.

Neue Abstimmung des K. Preuss. Herrn Commissärs über den nämlichen Gegenstand im 87ten Protokoll vom 27. Febr. 1818.

Nachdem der unterzeichnete Commissarius Sr. Majestät des Königs von Preussen die Instruktionen erhalten hat, welche er in der Sitzung vom 7. Januar letzthin in Betreff des Entwurfs zu einer interimistischen Instruktion, womit die Central-Commission sich bis jetzt beschäftiget hat, einzuholen sich vorbehielt, erklärt er anjetzt: dass seine Regierung den eingegangenen Verbindlichkeiten getreu und entschlossen, dieselben mit der grössten Genauigkeit zu erfüllen, ihm vorgeschrieben hat, stracks auf das Ziel loszugehen, alle Kräfte aufzubieten, um endlich zu der vollkommenen und gänzlichen Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein bis zu seiner Mündung in das Meer zu gelangen, als den einzigen Preiss für die Opfer, welche S. M. der König seiner Seits zu bringen, sich verbindlich gemacht hat, und ohne Zeitverlust die Abfassung des definitiven Reglements in Antrag zu bringen. Er erklärt, dass seine Regierung nicht zugeben könne, dass zum Nachtheile einer der kontrahirenden Partheien eine interimistische Instruktion blos *einen* Theil der Verfügungen enthalte, die ihrer Natur nach nur in das definitive Reglement gehören; endlich bittet er, dass man doch nie die vorläufige Bedingungen aus dem Auge verlieren wolle, welche die Niederländische Regierung, in dem Laufe der Negotiationen zu Wien, anerkannt hat, erfüllen zu müssen.

Schon dadurch, dass die hohen verbündeten Mächte als Grundsatz aufstellten, dass die Schifffahrt auf dem Rhein von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis zu seiner Mündung in das Meer, frei seyn soll; haben Sie die Verbindlichkeit übernommen, keinen Eingriff in den damaligen Zustand der Schifffahrt zu thun, und dieselbe, weder

durch neue Auflagen zu erschweren, noch die Cirkulation der Waaren, welche bis dahin frei war, zu verbieten.

Der bevollmächtigte Minister S. M. des Königs der Niederlande, der Freiherr von Spaen, ist mit diesem Grundsatz vollkommen einverstanden gewesen; und derselbe erklärte zu diesem Ende in der Sitzung vom 28. Februar 1815, dass bis nach wirklich erfolgter, von Holland beabsichtigter Aufhebung der Zölle an den Mündungen (der Waal und dem Lech) die Gebühren, welche innerhalb dieser Mündungen zu erheben wären, vor Abschluss der definitiven Uebereinkunft über die Schifffahrt, nicht erhöht werden sollten, und dass eben so wenig kein gezwungener Umschlag daselbst eingeführt werden sollte, so wenig, als ein solcher bis jetzt dort bestünde. Was gethan wurde, entsprach aber nicht dem, was zugesagt war, vielmehr wurde der Sache in der Ausführung eine gerade entgegengesetzte Gestalt gegeben. Der Rheinhandel wurde nämlich durch das Gesetz vom 3. October 1816 durch neue Auflagen, zum Nachtheil der Ausländer, beschwert, und indem man den Einwohnern des Königreichs der Niederlande wichtige Vortheile einräumte, machte man die den andern bewilligte Freiheit der Schifffahrt *illusorisch.*

Selbst der *Transit* mehrerer Artikel, welches auch immer ihre Bestimmung seyn mogte, wurde gänzlich verboten, andere Gegenstände wurden für den Transit mit grössern Abgaben belastet, als die Einwohner des Königreichs für die Einfuhr zu entrichten haben, und um nur die Erlaubniss zu erhalten, auf dem Rhein Waaren zu versenden, wurden die Ausländer, vermittelst eines neuen Tarifs, zur Bezahlung von 3 p°/₀ vom Werthe dieser Waaren, oder der höchsten Abgabe, welche man für die Ein- oder Ausfuhr derselben zu entrichten hat, angehalten.

Eben so verhält es sich mit dem gezwungenen Umschlagsrechte, denn unter dem Vorwand, die Bezahlung der Gebühren zu sichern, hat man den Schiffern die Verbindlichkeit auferlegt, den Last zu brechen, ihre Ladung offen zu legen, und alle Güter, Stück für Stück, die sie ohne Umschlag verführen wollten, verificiren zu lassen.

Auf diese Art besteht auf dem Niederländischen Gebiete *kein Unterschied* mehr zwischen dem *Rheinhandel*, und jenem der die *Kanäle* oder die *Heerstrassen* des Königreichs gebraucht; der Rhein ist demselben gleich gestellt, und die Ausländer, sie mögen ihre Waaren zu Lande, oder auf dem Rheine versenden, bleiben immer den nämlichen Lasten unterworfen. Das Uebel wird mit jedem Jahr verschlimmert, und erst ganz kürzlich hat der Erfolg diese schlimme Erfahrung bestätiget.

S. M. der König von Preussen wünschen, dass vor allen Dingen diesen Neuerungen ein Ziel gesetzt, und der auf dem Wiener Kongresse von dem Freiherrn von Spaen gemachten Erklärung zufolge, alles in den Zustand wieder zurückgeführet werde, welcher bei Unterzeichnung des Traktates vom 24. März 1815 bestand; auch setzt der Unterzeichnete zu viel Vertrauen in die Rechtlichkeit des K. Niederländischen Hrn. Commissarius, um sich nicht der gegründeten Hoffnung zu überlassen, dass sich derselbe beeilen werde, die Nothwendigkeit davon seiner Regierung vorzustellen, und den Vollzug dieser Maasregel als eine vorläufige Bedingniss zu begehren, ohne welche es zu nichts führen könnte, sich mit einem neuen Reglement zu beschäftigen.

Das, was den Gegenstand der *interimistischen Instruktion* ausmacht, ist in den bestimmtesten Ausdrücken durch den Art. 31 des Traktates vorgeschrieben, und S. M. der König von Preussen wird nicht zugeben, dass sein Commissarius sich davon entferne.

Zufolge der Konvention vom 15. August 1804, war die Erhebung der Rheinschifffahrts-Gebühren unter den beiden Ufern gemeinschaftlich; dagegen will der Artikel 6 des Wiener Traktates, dass in Zukunft die Erhebung *bei jedem Uferstaate für seine Rechnung und durch seine Beamten statt finde*, *indem man die Gesammt-Gebühr gleichmässig nach der Ausdehnung der respektiven Besitzungen der verschiedenen Uferstaaten ausschlägt.* Die durch die Konvention von 1804 eingeführte Gemeinschaft ist, nach dem nämlichen Artikel, nur

in dem Falle beibehalten worden, wenn beide *gegenüberliegende* Ufer zwei verschiedenen Staaten zugehören. Diese Verfügung ist dem Staatsinteresse der Niederlande fremd; ihr Vollzug allein ist der Gegenstand der interimistischen Instruktion, und die Benennnng *Instruktion*, welche man ihr in dem Traktate gab, würde schon hinreichen, um sich hievon zu überzeugen. In dieser Instruktion ist blos die Rede von einer den Unterbeamten zu gebenden Weisung. Der 31ste Artikel der Convention lässt hierüber keinen Zweifel übrig; es heisst darin:

„Die partielle Gebührenerhebung soll der bisherigen gemeinschaftlichen substituirt, und es soll im Namen aller Uferstaaten eine interimistische Instruktion erlassen werden, durch welche verordnet wird, dass bis zur Erscheinung und Sanktionirung des neuen Reglements, die Convention vom 15. August 1804 befolgt werden soll, mit Bezeichnung derjenigen Artikel jedoch, welche durch die jetzigen Verfügungen (wodurch nämlich die partielle Gebührenerhebung befohlen wird) bereits aufgehoben sind, und welche andere man gleich jetzt an deren Stelle setzen müsse."

Eine Instruktion dieser Art war dringend nöthig, weil sie das einzige Mittel darbot, um wirklich aus dem Zustand der *Indivision* zu kommen. Es wird leicht seyn, die Verfügungen derselben festzusetzen, weil sie nur die in der Convention von 1804 begriffene Uferstaaten angeht, und weil, da der Grundsatz einmal fest steht, die Folgesätze sich durch die blose Vergleichung der neuen Ordnung der Dinge mit der alten ergeben; die gedachte Instruktion soll dem definitiven Reglement vorhergehen, damit während der Unterhandlungen die Verfügungen nicht aufgehalten würden, welche jeder Uferstaat mit seinem Antheil an dem Ertrag des Oktroi zu treffen, für gut finden möchte. Was indessen zu dem Vollzuge dieser Maasregel gehört, ist beinahe *vollendet*, die Veränderungen, welche dadurch in der Instruktion des Jahres 1804 veranlasst wurden, erfordern nur die Arbeit weniger Tage, und man wird ohne Mühe sich darüber vereinigen, sobald die Central-Commission sich ernsthaft damit beschäftiget. Der Unterzeichnete wird sich beeifern, dahin mitzuwirken. Was aber

die Abfassung *des definitiven Reglements* betrifft, so sind dabei alle Höfe gleich stark betheiliget, die niederländische Regierung eben so gut, wie die übrigen Uferstaaten.

Der Gegenstand desselben wird seyn, dasjenige vorzubereiten, zu untersuchen und zu beschliessen, was vorhergehen muss, ehe die Freiheit der Schifffahrt, so wie sie in dem Traktat vom 24. März 1815, ausgesprochen ist, in Ausübung gebracht werden kann; allein diese Freiheit darf sich nicht blos auf *den Theil des Rheins*, der in der Convention vom 15. August 1804 begriffen ist, beschränken; denn um diesen Zweck zu erreichen, hätte man der Mitwirkung der Regierung der Niederlande nicht bedurft, weil bei dieser Voraussetzung es für S. M. den König von Preussen und S. K. Hoheit den Grossherzog von Hessen hinreichend gewesen wäre, zu erklären, dass sie bei Besitzergreifung der Souverainität, über die beiden Städte Köln und Mainz es übernähmen, denselben die Ausübung ihrer alten Rechte zu verbieten. Das definitive Reglement umfasst Gegenstände von grösserer Ausdehnung, es muss den Strom in seinem ganzen schiffbaren Laufe beachten, und allen Nationen den Genuss einer völligen und gänzlichen Freiheit der Schifffahrt, von dem Punkte an verschaffen, wo er schiffbar wird, bis da, wo er sich in das Meer ergiesst.

Hiezu wird man gelangen, wenn die Anzahl der Erhebungsämter, welche auf dem niederländischen Gebiete anzulegen sind, die Entfernung des einen von dem andern, so wie der Betrag, der an jeder Station zu erhebenden Gebühren, bestimmt werden, und die gänzliche Abschaffung jeder weitern Abgabe für Transit oder gezwungenen Umschlag ausgesprochen, sodann *die Ein- und Ausgangsrechte in den Seehafen*, ein für allemal auf einen *unveränderlichen* Fuss und zwar *so* festgesetzt seyn werden, dass von *Verbot der Durchfuhr gewisser Waarenartikel keine Rede mehr seyn wird* (indem sonst die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein bis zu seinen Mündungen in das Meer nur *illusorisch* seyn würde) wenn endlich diese Verfügungen insgesammt der Sanktion der respektiven Regierungen vorgelegt, *und der Tag voraus bestimmt wird, von welchem an, sie gleichzeitig in Vollzug gesetzt werden sollen.*

Se. Majestät der König von Preussen verbinden sich ihrer Seits feierlich, *am nämlichen Tage* das der Stadt Köln zuständige Umschlagsrecht aufhören zu lassen, und Ihre Majestät willigen ein, dass diese Zusicherung in einem der Artikel des definitiven Reglements aufgenommen werde. Ihro K. Hoheit der Grossherzog von Hessen, werden ohne Zweifel von den nämlichen Gesinnungen beseelt seyn, und so wird Deutschland seine alte Freiheit wieder erlangen, den Seehandel unmittelbar mit England treiben zu können.

Dies ist der Gang, den die K. Preussische Regierung zu befolgen vorschlägt, da er auf den Traktat gegründet ist. Wollte man mit der Aufhebung des Umschlagsrechts auf die blose *Hoffnung* hin, den Anfang machen, dass die Regierung der Niederlande einst *zu gelegener Zeit* das thun würde, was *für jetzt* zu thun sie sich weigert; hiesse vergessen, was jede Regierung der Vertheidigung der durch ihre Unterthanen gesezlich erworbenen Rechte schuldig ist.

Leiden auch die übrigen Uferstaaten augenblicklich durch die Folgen dieser Verfügung, so sind sie doch viel zu erleuchtet, um den, von dem Unterzeichneten hier aufgestellten Grundsätzen nicht Gerechtigkeit wiederfahren zu lassen.

Bei dem Abschluss des Wiener Traktats legten sie nichts in die Waagschaale, als etwa die Verbindlichkeit, die durch die Convention von 1804 eingeführten Gebühren *nicht zu erhöhen;* alles, was ihnen damals gehörte, haben sie *behalten.*

Preussen und Hessen hingegen haben noch *ausserdem* für die Städte Köln und Mainz auf ein gesetzlich bestehendes Recht Verzicht geleistet, welches seit Jahrhunderten ausgeübt worden, auf Privilegien und in Rechtskraft übergegangene Urtel, auf öffentliche Traktaten, und endlich auf die Convention von 1804 begründet ist, ein Recht, welches sie, wenn der Wiener Traktat nicht bestünde, noch heute, Kraft der nämlichen Souverainität, welche sie auf beiden Rheinufern eben so ausüben, wie die Regierung der Niederlande sie auf ihrem Gebiete ausübt, einführen könnten.

Als Se. Majestät das Opfer dieses Umschlagrechtes brachten, war keineswegs die Meinung, es *unentgeldlich* zu bringen, die Stadt Köln, welcher S. M. ihren königlichen Schutz schuldig ist, wird wenigstens einigen, wenn gleich sehr unverhältnissmässigen Ersatz ihres Verlustes in der *allgemeinen Freiheit der Schifffahrt auf dem Rheine* finden, die sie mit andern Nationen theilen wird: *Opfer* und *Ersatz* müssen aber *zugleich* eintreten. Dieses ist der bei Vollstreckung öffentlicher Traktaten allgemein angenommene und durch das Völkerrecht geheiligte Grundsatz, und weit entfernt, partielle Zugeständnisse aufzuerlegen, erklärt der 32ste Artikel des Wiener Traktates in förmlichen Ausdrücken, dass die neue Ordnung der Dinge nicht eher anfangen darf, bis das definitive Reglement die Sanktion der Uferstaaten erhalten haben wird. *Gleichzeitig* wird demnach jene neue Ordnung auf dem Gebiete der Niederlande und auf den andern Theilen des Rheins anfangen, und wenn es allen Mitgliedern des deutschen Bundes-Staates, und allen Handelsplätzen Deutschlands, so wie Frankreich lange währt, bevor sie zu dem Genuss der ihnen durch den Wiener Traktat zugesicherten Freiheit der Schifffahrt gelangen, so mögen sie bedenken, dass man nur durch vollkommenes Einverständniss und vereinte Anstrengungen den Zweck erreichen wird.

Der Unterzeichnete hegt die Hoffnung, dass alle verehrten Mitglieder der Central-Commission diese Gesinnungen mit ihm theilen, und von der Wahrheit der Bemerkungen, welche er die Ehre hatte, ihnen mitzutheilen, ergriffen, sich dazu mit ihm verbinden werden, um ohne Zeitverlust die Verhandlungen zu beendigen, welche nur allzulange schon gewährt haben.

Er wünscht ganz insbesondere, dass der niederländische Herr Commissarius sich auf eine bestimmte Art über alle in gegenwärtigem Voto bevorworteten Punkte erklären möge.

Hessen. Einstweilen erklärt der Hessische Commissarius, dass er die Gesinnungen seines Hofes über das, was der preussische Herr Commissa-

rius in seinem Voto auseinander gesetzt hat, zu gut kenne, um nicht demselben schon jetzt, in Bezug auf Niederland, gänzlich beizustimmen.

Die andern Herren Kommissarien hielten sich das Protokoll in Betreff obiger Abstimmungen der Herrn Kommissarien von Preussen und Hessen offen.

XXIV.

Erklärung des K. Niederl. Herrn Kommissärs in Betreff der durch den Beschluss der Central-Commission vom 11 *Nov.* 1817, *an die Königl. Niederländische Regierung gestellten Forderungen, im* 88*ten Protokoll vom* 6. *Merz* 1818.

Le commissaire soussigné de S. M. le Roi des Pays-Bas avoit dans le tems soumis à sa cour les conclusions de la commission centrale, qui se trouvent consignées au procès-verbal de sa 75.ᵉ séance.

En conséquence des instructions, qu'il a reçues par une depêche du 24 février dernier, il s'empresse de faire à la commission centrale la réponse suivante, en mettant pour un moment de coté la question préalable, si et en combien les points traités dans les dites conclusions peuvent être censés appartenir aux délibérations de la commission centrale.

D'abord le préambule, qui précède ces conclusions avance une chose, qui a attiré l'attention du gouvernement des Pays-Bas.

Il y est dit:

„Les grands désavantages, qui résultent pour le commerce du Rhin par le système *actuel* des douanes dans le royaume des Pays-Bas n'ont pas echappé à la commission centrale.“

Le soussigné a l'honneur de répeter à ce sujet, que le système *actuel* des douanes Neerlandaises n'est que le système plus modéré encore des tems antérieurs.

Car la loi hollandaise du 31 juillet 1725 n'avait permis le transit, que pour le Brabant, appartenant alors à l'Autriche et la Flandre, qui fait actuellement partie intégrante du royaume des Pays-Bas.

La permission du transit-général est de date bien plus récente.

Les dispositions principales, que contient à ce sujet la dernière loi du 3 oct. 1816 sont empruntées de la loi hollandaise du 26 février 1802, et modifiées de telle sorte, qu'elles font clairement voir la tendance toujours croissante du gouvernement des Pays-Bas, à faciliter le commerce de transit, qu'il considère présentement, dans le principe de la liberté du commerce, plus généralement propagé, comme un objet de spéculation non-seulement pour l'étranger, mais bien aussi pour le régnicole.

Il en est de même pour ce qui concerne l'importation et l'exportation.

Pour concilier sous ce rapport, autant que possible, les intérêts du commerce avec ceux des fabriques, la loi du 3. oct. 1816 n'a nullement établi un nouveau principe, celui de 1725 y est maintenû et suivi avec des extensions et modifications, qui devoient être la suite nécéssaire de la réunion des provinces hollandaises et belges dans un seul royaume.

L'ancien système hollandais, de laisser au commerce la plus grande liberté possible, n'y est pas perdu de vûe, tout comme auparavant, ce n'est que contre un petit nombre d'articles, que la loi prononce la prohibition, et non-seulement elle n'a pas multiplié les formalités préscrites par le placard de 1725, mais bien au contraire a-t-elle encore mis la circulation des marchandises dans l'intérieur hors de tout contact avec l'administration des douanes. Ce principe de simplification et de libéralité est également important pour le commerçant étranger, qui fréquente les marchés des Pays-Bas, il a maintenant la certitude, qu'après avoir passé le bureau de la frontière, la libre circulation de ses marchandises dans tout les sens du pays n'éprouvera plus la moindre difficulté, ni le moindre arrêt de la part de l'administration des douanes.

Donc le système *actuel* des douanes Neerlandaises est infiniment plus libéral et avantageux, que n'étoit l'ancien système en vigueur au moment de la signature de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin, et ce mérite éminent du système actuel existe non-seulement, par rapport au commerce effectif, mais bien aussi pour le commerce de transit.

En effet cette dernière branche du commerce, et notamment le transit par le Rhin, a considérablement augmenté depuis l'introduction de la loi du 3 oct. 1816, preuve, l'énorme quantité de marchandises, qui a transité par ce fleuve dans le courant de 1817.

Ce fait peut convaincre la commission centrale, qu'il n'étoit pas nécessaire, d'inviter le gouvernement des Pays-Bas, qui n'a jamais cessé de considérer le libre commerce, comme la principale source de la prospérité du royaume;

„*à modifier* son système de douanes en vigueur relativement aux marchandises, qui passent par simple transit sur le Rhin Neerlandais, à ce que le commerce du Rhin ne soit pas indirectement forcé de chercher d'autres communications avec la mer."

Les principes libéraux, au sujet du libre commerce, que, dans l'intérêt bien entendû d'icelui, le gouvernement des Pays-Bas a de tout tems embrassés, sont les plus sûrs garans, qu'il ne négligera jamais les moyens nécessaires, pour conserver à son propre pays et aux états co riverains la jouissance des avantages innombrables, que leur offre le commerce du Rhin dans son état florissant.

Ce qui vient d'être dit rélativement aux loix actuelles des douanes, s'applique également au système des impositions indirectes, qui a été introduit en 1816 et qui est basé sur les mêmes priucipes de libre circulation dans l'intérieur.

La commission centrale a domé à connaître en deux points, quelles sont les modifications qui lui ont parû désirables.

Ces points sont:

1) Levée des droits de transit, non-pas d'après la valeur des

marchandises, mais d'après le poids, le nombre ou la mésure, ainsi que cela se pratique pour la perception des droits de navigation sur le Rhin.

2) Cessation de toute prohibition pour le transit, soit directe soit indirecte au moyen d'un droit trop élévé.

Par rapport au premier de ces deux points, la simple inspection du tarif du 3 oct. 1816 fera voir à la commission centrale, que déjà un assez grand nombre d'articles, qui en avoient été réconnus susceptibles, se trouvent tarifés en raison de la mésure du poids ou du nombre, et qu'ainsi le principe général, adopté par le gouvernement Neerlandais, d'éviter *autant que possible*, en matière des douanes, le mode d'imposition, en raison de la valeur des marchandises, est parfaitement concordant avec les desirs de la commission.

Je dis *autant que possible;* car tous les objets du commerce général ne sauroient être tarifés en raison de la quantité, sans exposer le commerce même à des difficultés, incertitudes dans les calculs et à d'autres inconveniens.

Il y a plus; le gouvernement des Pays-Bas a devancé les désirs de la commission centrale, en ordonnant déjà l'examen de la question, si et en combien les droits de transit pourroient être généralement lévés d'après la quantité.

En ordonnant cette enquête, c'est la navigation du Rhin, que le gouvernement avoit particulièremeut en vue et certes, le département du commerce et des colonies, qui a été chargé de cet examen et qui s'en trouve encore occupé, ne manquera pas de donner en cette occasion une attention toute particulière aux intérêts commerciaux.

La commission centrale peut donc être bien persuadée, qu'à ce sujet les intentions du gouvernement Neerlandais marchent de front avec ses désirs, lesquels seront realisés en tant, qu'un mûr examen de la chose aura démontré la possibilité de l'exécution et son accord avec l'intérêt réel du commerce, qui assurement est aussi le bût de la commission centrale.

Concernant le second point, l'on se flatte que la commission trouvera une réponse satisfaisante dans l'art. 162 de la loi du 3 octob. et l'arrêté du 12 nov. 1816. Elle y verra, que la prohibition du transit n'est conservé que pour les articles suivans:

1) Canelle, macis, noix muscades, cloux de giroffle et thès, articles qui appartiennent à l'ancien commerce hollandois des grandes Indes.

2) Chiffons et drilles, cordages vieux et coupés, verre cassé, objets qui dans le commerce proprement dit n'entrent guère en considération.

3) Papier et pipes venant de l'étranger et munis des marques de fabriques Neerlandaises, deux articles dont l'on ne saurait désapprouver la prohibition sans protéger par là la tromperie.

4) Les sels raffinés, le transit en a été prohibé par l'art. 41 de la loi du 15 sept. 1816, qui a suivi à ce sujet le système adopté depuis l'introduction du tarif hollandais de 1725, et au maintien duquel les intérêts de cette branche du commerce Neerlandais sont intimement liés.

Quant à la crainte d'une trop grande élévation des droits de transit, qui se trouverait par là indirectement prohibé, l'art. 162 précité fait voir, que le taux du droit de transit actuellement à payer lors du passage par terre ou mer est fixé sur l'ancien pied; c'est-à-dire à une fois le droit d'entrée ou de sortie (ce qui est le plus haut des deux) toutefois avec cette modération rémarquable, que dans aucun cas, même pas pour les marchandises, dont l'importation est prohibée, ce droit ne peut excèder 3 po/o de la valeur des marchandises, non y compris la subvention extraordinaire et temporaire pour le sindicat. On ne croit pas avoir besoin de remarquer que ce droit de transit doit être acquitté tout aussi bien par l'indigène que par l'étranger.

Il s'en suit que bien que ce droit puisse subir quelque changement pour l'un ou l'autre article, il n'est cependant pas dans l'esprit du

gouvernement des Pays-Bas, d'exclnre indirectement un article, sujet aux droits de douane, de la faveur du transit, en portant le droit à payer à un taux trop élévé.

Ces éclaircissemens convaincront la commission centrale, que la législation libérale du royaume des Pays-Bas en matière des douanes, au sujet de laquelle on a taché d'inculquer à cette commission des idées tout à fait erronées, ne présente pas de justes motifs, pour y opérer, sous le rapport de transit, des modifications ultérieures et spéciales, et certes ce n'est pas là aussi la tendance de l'acte de Vienne.

La commission centrale établit enfin, que les Pays-Bas ne pouvaient profiter de la lévée des rélâches forcées de Cologne et de Mayence, dont elle réclame d'ailleurs la suppression sans réserve, que du moment, où

a) le tarif des droits de navigation en Hollande aura été remis au taux, où il étoit lors de la conclusion de lo convention de Vienne sur la navigation.

b) Que toute visite des douaniers sur le Rhin aura cessé, tant que les marchandises ne seront pas déchargées ou déclarées destinées pour l'importation dans l'intérieur du Pays.

c) Que tous les bateaux des bateliers Neerlandais, exerçant la nouvelle navigation seront jaugés et munis d'un manifeste, tel qu'il est introduit sur le Rhin conventionnel et en feront preuve au premier bureau de perception du Rhin conventionnel.

d) La commission centrale suppose enfin, que conformément aux déclarations faites par le soussigné aux procès-verbaux, les bateliers du Rhin conventionnel ne rencontreront ni directement, ni indirectement aucun empêchement légal pour récevoir des chargemens en retour.

Sans s'arrêter à la question, si cesconditions sont fondées ou non sur le texte et l'esprit de l'acte de Vienne, et en se référant à cet égard à ses notes auterieures, le soussigné à l'honnenr de repondre à ces qùatre points ce qui suit:

ad a) Ce points qui concerne les 15 p o/o, ajoutés à titre de sindi-

cat (créé au reste pour subvenir aux dépenses de la guerre de 1815) au montant des anciens droits de péage, est devenu l'objet d'un examen des differens départemens, qui y sont interessés. Et quoique cette augmentation ne soit que temporaire et laisse toujours encore le montant des droits de péage perçus en Hollande fort audessous du maximum, conservé par l'art. 3 du traité de Vienne à 2 francs pour la rémonte et 1 fr. 33 centimes pour la descente sur le Rhin entre Strasbourg et le royaume des Pays-Bas, taux, qui d'après ce même article peut être étendu (en augmentant par là dans la même proportion la totalité du droit) aux distances entre Strasbourg et Bâle et la frontière du royaume des Pays-Bas et les embouchures du fleuve; le soussigné a tout lieu de croire que ce point ne tardera pas à être éclairé et vuidé à la satisfaction mutuelle.

ad b) D'après la déclaration, que le soussigné a faite le 19. Septemb. dernier, l'exemption de toute visite materielle sur la route fluviale a été déjà accordée par le gouvernement des Pays-Bas, sauf la précaution de placer un gardien à bord des bateaux ou de sceller l'accès de la cargaison.

Cette simple formalité de précaution avoit trouvé encore quelque opposition dans la Commission centrale.

Éclairée comme elle est maintenant sur le système d'administration des douanes et en tant que de besoin, aussi sur celui des impositions indirectes, dont l'administration, sur tout en ce qui régarde les formalités pour la circulation interieure, suit àpeuprès la même marche que celle des douanes, et voulant prendre en considération la position locale du royaume des Pays-Bas; la commission centrale ne pourra méconnaitre, qu'à moins de disloquer ou de renverser entièrement un système, qui a pour but le moins de gène possible pour le commerce et la navigation, il est impossible que le gouvernement des Pays-Bas puisse permettre, que, sans la moindre garantie pour le payement des droits dus, un bateau entrant dans le royaume croise avec sa cargaison les routes navales de l'Interieur, sur lesquelles il ne s'exerce pas la moindre surveillance.

Ou voudroit on proposer, avec quelque raison plausible, de remplacer

un moyen aussi simple, que celui de placer un gardien à bord ou de sceller l'accès de la cargaison à son arrivée à la 1ere station des douanes, par la mésure dispendieuse de garnir les rives dans l'interieur d'une armée d'employés, de déclarer ces rives comme frontières et de tracer le long d'icelles une lisière de territoire non-libre, mesure, qui, en longeant le Rhin pour entrer dans le Waal et le haringsvliet, oteroit toute libre circulation entre Nimègue, Thiel, Bommel, Gorcum et Dortrecht et, en prénant le Leck et la Meuse, feroit subir pareille privation de la libre circulation aux villes d'Arnheim, Schoonhooven, Rotterdam, Deelftshaven, Schiedam et autres places situées plus bas.

Et quelles difficultés ne présenteroient encore, et l'élargissement des rivières en descendant, et les îles, qui y sont situées, surtout, si pour éviter Rotterdam l'on suivoit le cours de la Meuse en passant devant Dortrecht.

Non seulement il est presqu'impossible, quelques éfforts, que l'on fasse, de faire garder avec quelque éspoir de succès les rives, à déclarer non-libres, et entrecoupées par des centaines de canaux et sentiers detournes; mais aussi la rivière, après être déclarée territoire étranger, seroit entiérement perdûe pour la navigation interieure.

L'acte de Vienne, en stipulant la libre navigation sur le Rhin d'un état à l'autre, depuis son origine jusqu'à son embouchure, a toute-fois voulû concilier cette libre navigation avec la souveraineté territoriale d'un chacun des états riverains, la suréte de la rentrée des révenus publics et les institutions interieures des gouvernemens, dont les territoires sont arrosés par ce fleuve.

Cet acte a expressement voulû, que le système des douanes de chacun de ces états restât intact et c'est pour cette raison, que l'art. 22 dit:

„*Les douanes des états riverains n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, elles resteront separées de la perception de ces dernieres.*"

„Le reglement definitif renfermera des dispositions propres à empêcher, que la surveillance des douaniers ne mette pas d'entrave à la navigation."

Il est impossible de croire, que l'intention des hauts-contractans à Vienne ait pû être, de faire, pour ce qui concerne cet article conservateur, une distinction à l'égard et au préjudice du royaume des Pays-Bas, le seul des états riverains, qui, divisé en haut par le Rhin en deux parties, et chargé en bas de l'entretien couteux des ouvrages d'art nécessaires pour conserver au commerce et à la navigation des bons ports de mer et la navigabilité des embouchures.

Il est impossible de croire, que l'intention des hauts-contractans ait été, de subvertir ou d'annihiler la prémière partie de l'article précité par la séconde.

Non, l'acte de Vienne, qui n'intercepte la souverainété territoriale d'aucun état, exclût aussi peu la surveillance des douaniers; il veut seulement, qu'il soit pourvû à ce que l'exercice de cette surveillance n'entrâve pas la navigation.

Il n'est pas moins certain, que, lorsque la commission centrale a déclaré contraires à l'art. 22 de l'acte de Vienne et en opposition avec la liberté existante sur le Rhin conventionnel, les formalités, aux quelles le gouvernement des Pays-Bas voulait soumettre les bateaux par rapport aux douanes, et dont le soussigné avoit donné connaissance dans la 64.^e^ séance, il est certain, dis-je, que cette déclaration étoit motivée par la crainte, que ces formalités, c'est-à-dire, le placement d'un gardien à bord ou l'apposition des scellés, à la première station des douanes, occasionneroient des frais, de nouveaux arrêts ou même de visites matérielles.

En ajoutant donc à la dite déclaration, faite dans la 64.^e^ séance, que le gouvernement Neerlandais, toujours prêt à porter des sacrifices au bien être général du commerce, prendra pour son compte les frais de l'exécution des dites formalités, au moyen desquelles il n'est plus

question de visite matérielle à l'arrivée à Lobith, et que pour éviter tout nouvel arrêt, la perception des droits de péage, qui s'opère maintenant à Nimègue ou Arnheim, sera transférée à cette 1.re station de douane, c'est-à-dire à Lobith, où les bateliers, outre la présentation future des manifestes pour le payement des droits de péage, doivent ordinairement s'arrêter, soit pour prendre des chevaux de hallage, des pilotes ou des allèges, soit pour d'autres motifs; le soussigné a tout lieu de croire, que la commission centrale trouvera dans cette nouvelle condescendance de son gouvernement le plus sûr garant contre toute entrave de la part des employés de douanes, une garantie aussi parfaite et telle, que la teneur de l'art. 22 de l'acte de Vienne, pris dans le sens le plus étendû et appliqué à la position des Pays-Bas, ait pû avoir en vûe.

Le resumé succinct ci-après des dispositions générales de la loi sur l'importation, l'exportation et le transit et leur comparaison avec les formalités, auxquelles, sous le rapport spécial de la navigation du Rhin, le gouvernement Neerlandais veut bien se borner à assujettir les navigateurs, mettront dans le plus grand jour toute l'étendue de ses condescendances et sa bonne volonté, à accorder au commerce du Rhin toutes les facilités, qui peuvent raisonnablement être désirées à titre de réciprocité.

D'après les préscrits des loix Neerlandaises sur les douanes, qui ont précédé la loi du 3. Octob. 1816 (laquelle a conservé sous ce rapport les anciennes dispositions, à cette différence près, qu'elle a supprimé les postes de surveillance dans l'intérieur) le batelier descendant le Rhin Neerlandais étoit obligé de faire, à son arrivée à la 1.re station de douane, une déclaration spécifiée de sa cargaison, pour chaque partie séparement, avec indication de la qualité et quantité et de la valeur des marchandises, déclaration expresse devait être faite des marchandises destinées à transiter et par conséquent sujettes à être plombées. Ensuite devait il fournir caution pour le payement des droits à acquitter

à son arrivée au premier bureau de perception, soit a Nimègue sur le Waal, soit à Arnheim sur le Rhin, ou à Doesbourg sur l'Yssel, où les marchandises furent visitées et confrontées avec les documens (ce qui suppose la faculté de faire mettre à terre toute la cargaison). Pareille visite avait lieu à chaque poste intermédiaire entre le bureau de perception p. e. à Arnheim jusqù'au lieu de destination p. e. Amsterdam, où la cargaison subit une nouvelle visite et confrontation et où les marchandises destinées à transitér furent de nouveau plombées.

Les marchandises remontant le Rhin devoient acquitter les droits, dont elles étoient passibles, au lieu d'embarquement; elles étoient du reste sujettes aux mêmes visites en route et notamment à la dernière station de douane.

Et qu'est ce que le gouvernement Neerlandais est prêt de mettre à la place de toutes ces formalités, qui occasionnent à la fois des rétards et des frais et dont il veut exempter la navigation du Rhin?

Pour les bateaux descendant le Rhin, on n'exigera d'autre formalité jusqu'au lieu de déchargement dans les ports désignés ou à désigner par la suite dans l'intérêt et selon le besoin du commerce, que la simple opposition de scellés ou le placement d'un gardien à bord, le tout sans frais et à l'endroit, où le batelier doit déjà s'arrêter pour d'autres motifs, de manière que l'accomplissement de cette formalité ne peut entraver en aucune manière la navigation.

La même formalité auroit lieu pour les bateaux, qui remontent le fleuve avec l'obligation d'aborder à la dernière station de douane, (qui est la 1.re station à la descente, c'est-à-dire Lobith et où les bateliers s'arrêtent déjà pour d'autres raisons) afin d'y retirer d'entre les mains des bateliers les documens de douane, après que le rapport du gardien à bord, ou l'état intact des scellés, aura fait preuve, qu'aucun déchargement ou substitution frauduleuse n'a eû lieu pendant le trajet.

Si pour les motifs, qui viennent d'être détaillés, le gouveruement des Pays-Bas ne peut pas rénoncer au droit de placer un gardien à

bord, ou de sceller l'accès de la cargaison; il aime à croire, que, puisque ces formalités n'entraineront, ni visites matérielles, ni frais et rétard, et ne sont par conséquent point contraires au contenu de l'art. 22. de l'acte de Vienne, la commission centrale régardera cette réponse comme satisfaisante à ses désirs énoncés au N.° 2 (litt. b.) de sa conclusion du 11. nov. 1817.

ad c) Pour ce qui concerne le jaugeage des bateaux et l'introduction des manifestes, usités sur le Rhin conventionnel, il sera deféré au désir de la commission centrale, comme le soussigné a déjà eû l'honneur de le déclarer dans la séance du 19 sept. dernier, et à l'effet de quoi il a l'ordre, de rénouveller à cette occasion sa démande en communication officielle de toutes les instructions, qui sont en vigueur à ce sujet sur le dit Rhin conventionnel.

ad d) Comme la supposition de la commission centrale, „que les bateliers du Rhin conventionnel n'éprouveront aucun empêchement légal dans les Pays-Bas, pour y récevoir des chargemens de rétour," repose sur les déclarations affirmatives, que le soussigné a déjà faites à ce sujet; le gouvernement Neerlandais régarde aussi ce point comme vuidé et n'ayant plus besoin de réponse.

Ces sont les observations et éclaircissemens, que le soussigné est chargé de porter à la connaissance de la commission centrale.

Il se flatte qu'ils contribueront, à établir la confiance de M. M. ses très honorés collègues dans les intentions sincères et liberales d'un gouvernement, qui toutes les fois, qu'il s'agit de faire quelque chose pour le bien général du commerce et de la navigation du Rhin, se montre prêt, à venir au devant des désirs de la commission centrale, en méditant et prenant les mésures propres à mettre leur réalisation en accord avec la position locale et le système d'administration intérieure du royaume des Pays-Bas.

Le soussigné espère qu'après ces explications et attendu que le point de 15 p°/°, dont il est question sub litt. a, est sur le point d'être

vuidé, la commission centrale considérera l'invitation, adressée au soussigné dans l'art. 5 du dernier projet d'instruction intérimaire, comme étant devenu sans objet, qu'elle la supprimera et prendra une décision finale sur la promulgation de l'instruction intérimaire en conséquence de ses conclusions du 7 janvier et 6 février dernier.

XXV.

Unmittelbare Antwort des Königl. Preussischen Bevollmächtigten auf die von Niederland im nämlichen Protokoll, vom 6. März 1818.

Ich werde nicht ermangeln, die sehr merkwürdige Note des K. Niederländischen Herrn Commissarius meinem Hofe, ohne Zeitverlust mitzutheilen, und halte mir, bis nach Eingang der darüber zu erhaltenden Instruktion, das Protokoll offen; bis dahin muss ich mich auf den Inhalt der Erklärung beziehen, welche ich am 27ten des vorigen Monats zu machen die Ehre hatte, kann auch in demjenigen, was ich so eben gehört habe, nichts anders als die Absicht erkennen, während des interimistischen Zustandes, die durch das Gesetz vom 3. Oct. 1816 auf dem niederländischen Rhein eingeführte neue Ordnung der Dinge beibehalten zu wollen. — Ich bemerke vorzüglich zwei Dinge, nämlich *Auslegungen* und *Versprechungen.*

Die Auslegungen sollen gleichsam den Protest des Wechsels begründen, den Herr von Spaen zu Wien ausgestellt hat, und die Versprechungen werden an die Stelle des Wechsels angeboten, da aber ein *Wechsel* besser ist, als eine *Promesse*, so muss ich auf Zahlung des erstern bestehen, welcher lautet:

„Dass die innerhalb der Mündungen der Waal und des Lechs zu erhebenden *Abgaben* bis zum definitiven Reglement nicht erhöht werden sollen.“

Ganz kürzlich sind 2000 eiserne Töpfe, die aus dem Bergischen kamen, und bestimmt waren, ohne umzuschlagen, den niederländischen Rhein zu passiren, *Stück für Stück* plombirt worden, was allein 200 *Gulden* kostete; — ich frage, ob solche Dinge statt fanden, als der Herr von Spaen seine Erklärung unterzeichnete? — Die Transit-Gebühren von Eisen-Waaren belaufen sich auf 14 bis 18 p°/₀ vom Werthe? Die Mächte, welche den Wiener Traktat über die Rheinschifffahrts-Freiheit unterzeichneten, werden sich über die Frage erklären: Ob durch Einführung von Maasregeln der Art, wie ich sie eben angeführt habe, ihre Intentionen sich erfüllt finden?

Die *Aufhebung der Zölle*, welche durch die konventionsmässigen Schifffahrts-Gebühren zu ersetzen sind, war keine förmliche von dem Herrn von Spaen übernommene Verbindlichkeit; man hat sich also blos darüber zu beschweren, dass anstatt sie *aufzuheben*, man sie um 15 p°/₀ *vermehrt* hat. Die *Abgaben*, welche innerhalb der Mündungen der Waal und des Lechs zu erheben sind, nicht zu erhöhen, ist aber eine förmliche Verbindlichkeit, auf deren Erfüllung man nicht ernsthaft genug bestehen kann.

XXVI.

Bemerkungen des Herrn Bevollmächtigten der Niederlande auf vorstehende Antwort des K. P. Herrn Bevollmächtigten, im 89ten Protokoll vom 13. März 1818.

Le commissaire Neerlandais ayant pris connaisance de l'insertion de M. le commissaire de Prusse à la suite de sa déclaration du 6 de ce mois, a l'honneur d'y repondre, que c'est avec bien du plaisir, qu'il a vû que sa dite déclaration parait interessante à M. son collègue, et il ose en éffet se flatter, que sa communication dissipera les impressions contraires à l'état

réel des choses, qui ont été suggerées à sa cour, et auxquelles le soussigné doit en partie attribuer le contenu du vote de M. son collègue, inséré au protocole du 27. Fevrier dernier.

Mais pour cette même raison il ne pouvait s'attendre à des allegories mercantiles, devant servir de reponse provisoire aux ouvertures très serieuses, qu'il avoit eû l'honneur de faire à la commission centrale au nom de son gouvernement.

Aussi ne doute-il pas, qu'après une lecture plus reflechie de sa déclaration, M. le commissaire de Prusse reviendra de l'erreur, où il est, en n'y trouvant, *que* l'intention de maintenir durant l'interimaire le nouvel ordre des choses sur le Rhin Neerlandais, établi par la loi du 3. Oct. 1816.

Sinon il se référe à la comparaison, qui y est faite de ce que d'après la dite loi peut-être exigé, avec les facilités, que, par exception à la regle, son gouvernement et prêt d'accorder à la navigation du Rhin, lors de la levée des relaches forcées.

Après l'assurance qu'il a donné dans la dite déclaration, que le point de 15 p/o, ajoutés aux anciens droits de péage, dont il est question dans la déclaration de M. de Spaen, serait incessamment éclairé et vuidé; il semble au soussigné, que M. son collègue aurait pû se dispenser de sa déclaration, qu'il insistoit sur ce point.

Quant au plombage des pots de fer, expediés du Duché de Berg et destinés à passer en transit par le Rhin Neerlandais; le soussigné a l'honneur d'observer, que ces sortes de plainte cesseront par suite de l'accueil des ouvertures qu'il vient de donner dans la dernière séance, sauf toute fois aux parties interessées leur récours, dans les voies ordinaires, contre les employés des douanes, s'il y a eu dans le cas cité, excès de pouvoir de leur part.

Concernant les droits de transit des objets de fer, qui, d'après le dire de M. le commissaire de Prusse, doivent s'élever de 14 à 18 p o/o de la valeur, calcul, dont on ignore les bases, surlesquelles il est établi, le soussigné répete, que la loi donne à l'expediteur des objets destinés

pour le transit le choix, entre le payement d'une fois les droits d'importation ou exportation (qui pour les objets de fer sont fixés en raison du poids) ou de 3 p/o de la valeur des marchandises.

La faute, s'il y en a, doit donc nécéssairement être du coté de l'expediteur même, ou d'un employé de douane, et dans ce dernier cas la partie, qui se croit lesée, n'a qu'à s'adresser aux autorités compétentes, pour être sûr, que justice sera faite.

XXVII.

Vortrag des Königl. Preussischen Commissarius, qua zeitlicher Präsident, über die Rechte und Befugnisse rücksichtlich der Abstimmungen, im 89ten Protokoll vom 13. Merz 1818.

Blos in der Absicht, der Entstehung eines Präjuditz zuvorzukommen, bemerke ich, bei Gelegenheit der Schlussphrase der Note des K. Niederländischen Herrn Commissarius vom 6ten dieses (worin derselbe die Gründe seiner wiederholten Weigerung, den letzten Entwurf zu einer interimistischen Instruktion, *talis qualis* nicht anzunehmen, entwickelt) welche Schlussphrase folgendermaassen lautet:

„Unterzeichneter hofft, dass nach diesen Erklärungen und in Betracht, dass der Punkt der 15°/₀, wovon bei Litt. *a.* die Rede ist, unverzüglich seine Erledigung finden wird, die Central-Commission die in dem 5ten Artikel des letzten Entwurfs zu einer interimistischen Instruktion an Unterzeichneten gerichtete Einladung als überflüssig geworden, erachten, dieselbe supprimiren, und einen definitiven Beschluss über die Bekanntmachung der interimistischen Instruktion, ihren, in den Protokollen vom 7. Januar und 6. Februar letzthin enthaltenen Conclusionen gemäss, fassen werde."

Dass es irrig ist, wenn die Mehrheit, der die Central-Commission

bildenden Glieder sich des Ausdrucks „*die Central-Commission*" in den Fällen bedient, wo diese Mehrheit sich in der Discussion legislativer Materien gegen die Minorität über ein *gemeinsames Votum* einiget.

In solchen Fällen sind es nur die Herren Commissarien der verschiedenen Uferstaaten, *einzeln* genommen, die ihre Abstimmung *gemeinschaftlich* abgeben, und der alsdann passende Ausdruck ist: „*die übrigen Mitglieder der Central-Commission.*"

Ich bin genöthiget, dieses in Anregung zu bringen, weil am 11. Nov. letzthin fünf Mitglieder ihre collective Abstimmung durch die Worte: „*die Central-Commission ladet jetzt die Herrn Commissarien von Preussen und Niederland ein etc.*," geschlossen haben, und die am 7. Januar letzthin in Antrag gebrachte Präsidial-Conclusion mit den Worten anfängt: „*Nachdem die Central-Commission das Votum ihres zeitlichen Präsidenten angehört hatte, wurde beschlossen, das fragliche Projekt zu einer interimistischen Instruktion, im collectiven Namen der Central-Commission adoptiren, und von ihm signiren zu lassen.*"

Der Niederländische Herr Commissarius endlich in seiner vorgedachten Note vom 6ten dieses, anstatt zu sagen, dass er auf die Einladung der Herrn Commissarien von *Baaden*, *Baiern*, *Frankreich*, *Hessen* und *Nassau* antwortet, sich ebenfalls des Ausdrucks „*Central-Commission*" bedient, während seine Absicht doch gewiss nicht war, *sich selbst* auszuschliessen.

Ich benutze noch diese Gelegenheit, um meine verehrtesten Herrn Collegen zu bitten, die unläugbare Wahrheit wohl zu Herzen zu nehmen, dass die Central-Commission weder berufen ist, den auf dem Wiener Congresse geschlossenen Vertrag authentisch *zu interpretiren*, noch ihn zu *verändern*, und wir uns nicht einmal das Ansehen geben dürfen, als verkennten wir den bei allen Verträgen anwendbaren Rechtsgrundsatz: *der Vertrag lösst sich auf die nämliche Art auf, wie er abgeschlossen wurde* (*eodem modo actus dissolvitur quo colligatus fuit*) einen Grund-

satz, der selbst in dem Falle gelten müsste, wenn unsere allerhöchsten und höchsten Committenten sich durch Special-Instruktionen über einen streitigen Punkt erklärt hätten.

Wenn aus demjenigen, was ich so eben zu sagen mich beehrte, hervorgeht, dass nicht einmal die *Unanimität* und also vielweniger die *Majorität* der Central-Commission weder Beschlüsse fassen, die den Vertrag umstossen, noch sich davon lossagen kann (*worin gerade die Gewährleistung liegt, dass er am Ende in Vollzug gesetzt werden wird* (so muss man nicht vergessen, dass der nämliche Vertrag auch durch die Art. 13 und 17 die Rechte jedes Einzelnen (jura singulorum) für die Fälle festsetzt, wo es aufs abstimmen ankommt; so dass folglich sowohl die *Verpflichtungen* als die Rechte, sich gleich sicher gestellt finden. Da ich mich übrigens bemüht habe, in meinen Votis vom 7. und 10. Januar 1817, die wichtige Frage, über den *Werth der Abstimmungen der Mitglieder der Central-Commission* zu erschöpfen; so beziehe ich mich darauf, indem ich den Inhalt derselben in allen Punkten bestätige, und indem ich mit dem Wunsche schliesse, dass in Zukunft, die Majorität der Mitglieder der Central-Commission, keine Beschlüsse im *kollektiven* Namen, in den Fällen fassen möge, wo es nur *individuelle* Vota seyn können.

XXVIII.

Erklärung der Central-Commission auf die Königl. Preussische Note vom 27. Februar d. J., im 89ten Protokoll vom 13. März 1818.

Die Central-Commission erkennt und acceptirt, mit ergebenstem Dank, die im Protokoll vom 27ten v. M. von dem Königl. Preussischen Herrn Commissarius gegebene Versicherung, dass sein allerhöchster Hof fest entschlossen sey, die Wiener Schifffahrts-Konvention vom 24. März

1815 und insbesondere die im Art. 19 derselben ausgesprochene Aufhebung des gezwungenen Umschlags-Rechts zu Köln, pünktlich zu erfüllen.

Die Central-Commission hat aber aus dieser Königl. Preussischen Erklärung zugleich mit Bedauern entnommen, dass der Zeitpunkt der endlichen Realisirung der Wiener Kongress-Beschlüsse über die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rheine abermals hinaus gerückt werden soll: in einem Augenblick, wo es ihr gelungen war, die ihr durch den Wiener Kongress zu erlassen aufgetragene interimistische Instruktion für die Schifffahrt, selbst mit gänzlicher Zustimmung des K. Preussischen Herrn Bevollmächtigten zu vollenden.

Der K. Preussische Hof hat seinem Bevollmächtigten die Ratifikation versagt.

Nach der Erklärung vom 27ten v. M. wird der ganze bisherige Standpunkt der Negotiation verlassen: man behauptet K. Preussischer Seits, dass die interimistische Instruktion, welche die Central-Commission, nach Art. 31. der Wiener Convention zu erlassen hat, den einzigen dem Interesse der K. Niederländischen Regierung, ganz fremden Zweck habe, die Uferstaaten des konventionnellen Rheins, in den Genuss der Oktroi-Einnahme einzusetzen.

Nachdem man an die Niederlande das Verlangen gestellt hat, vor allem auf den Ausmündungen des Rheins (der Waal und dem Lech) das Abgaben-System wieder auf den Punkt zurück zu führen, auf welchem es am Tage des Abschlusses der Wiener Konvention stand, und die durch das Douanen-Gesetz vom 3. October 1816 verordnete materielle Verifikation der auf dem Rhein ankommenden Waaren, an der holländischen Gränze — (da diese Operation durch den damit verbundenen Aufenthalt und Kosten-Aufwand in der Wirkung einem gezwungenen Umschlag gleich zu achten sey) aufhören zu lassen, wird dem definitiven Reglement, selbst nach dem K. Preussischen Votum, nachfolgender wesentliche Zweck beigelegt:

Erstlich, dass der Zoll-Tarif, welchen die von der See ankom-

menden und nach Deutschland bestimmten, oder aus Deutschland in die See gehenden Waaren, in den holländischen Seehäfen unterworfen sind, auf eine *unveränderliche Art regulirt werde* (reglé d'un manière invariable).

Zweitens, dass für gewisse Artikel, wie solches jetzt der Fall sey, künftig der blosse Transit auf dem Rhein, aus oder in die See nicht mehr untersagt werden könne.

Erst alsdann, wenn Deutschland auf diese Weise seine ehemalige Freiheit, unmittelbaren Seehandel mit England zu treiben, erlangt; (si l'allemagne aura ainsi recouvré son ancienne liberté de faire directement le commerce maritime avec l'angleterre) und die Stadt Köln in der allgemeinen Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein, einige, wenn gleich geringe Compensation für ihren Verlust erhalten haben würde, (aura trouvé au moins une compensation, quoique très foible de ses pertes dans la liberté générale de la navigation du Rhin), alsdann erst und gleichzeitig will Preussen den gezwungnen Umschlag der Schiffe in dem Hafen zu Köln aufheben.

Bei dieser unerwarteten Wendung der bisherigen Verhandlungen, glaubt die Central-Commission sich vorläufig auf eine kurze Entwicklung der Ansichten, von welchen sie bis jetzt ausgegangen ist, beschränken zu müssen.

Die Central-Commission war und ist der Meinung, dass die in Wien unwiderruflich ausgesprochene Aufhebung des gezwungenen Umschlags der Schiffe in den Häfen zu Köln und Mainz, schon durch die interimistische Instruktion realisirt werden müsse: denn;

Es beschränkt sich der Art. 31 der Wiener Convention nicht blos auf die Einführung der partiellen Gebühren-Erhebung, statt der bisherigen gemeinschaftlichen, sondern derselbe verordnet sodann noch weiters wörtlich, dass durch die interimistische Instruktion diejenigen Artikel des bisherigen Rheinschifffahrtsgesetzes von 1804 einzeln nahmhaft gemacht werden sollen, welche durch die Beschlüsse des Wiener Congresses *bereits wirklich supprimirt* sind (verba).

Zu diesen Artikeln gehören ganz unläugbar diejenigen der Convention von 1804, welche nach Aufhebung der vormaligen Stapelrechte der Städte Mainz und Köln den gezwungenen Umschlag der Schiffe daselbst (und zwar nicht sowohl als eigene Privilegien dieser beiden Städte, für deren Unterdrückung sie jetzt eine Entschädigung ansprechen könnten, sondern als die beiden gesetzlich etablirten Pole für die allgemeine Polizei der Schifffahrt und für die Controlle der Schifffahrtsabgaben) beibehalten hatten, weil die Frage über die Aufhebung dieses Zwangs der Schifffahrt zu den in Wien bereits entschiedenen Gegenständen (*dispositions actuelles*) gehört.

Der Art. 27 der Wiener Convention bezeichnet alle Gegenstände, welche durch das definitive Reglement zu erledigen sind. Da darunter die Realisirung der Aufhebung des Umschlagszwangs nicht genannt ist; so folgt, dass solche schon durch die interimistische Instruktion hat bewirkt werden sollen; diese führt nur darum diesen Namen, weil die nach Art. 31 in derselben zu treffenden Veränderungen und Ergänzungen kein eigentliches, die neue *Ordnung ein für allemal* bestimmendes, und der Sanction der respektiven Regierungen, zu diesem Ende, bedürfendes Gesetz, sondern eine blose administrative Verfügung, eine Anweisung seyn sollten, wie die in Wien bereits gegebenen Gesetze (*dispositions actuelles*) einstweilen und bis zur Sanction des zu entwerfenden Gesetzes (reglement définitif) in Vollzug gesetzt werden sollten.

Das Königreich der Niederlande übernahm in Wien Verpflichtungen für die Dauer des interimistischen Zustandes, nämlich die Abgaben von der Schifffahrt nicht zu erhöhen, und keine Stapel einzuführen.

Diesen Verpflichtungen die man acceptirt, stehen andere Verpflichtungen gegen dieses Königreich, während dieser Zeit gegenüber; daraus folgt abermals, dass die Aufhebung des gezwungenen Umschlags, schon im interimistischen Zustand in der Absicht des Vertrags lag.

Man hat auch Königlich Preussischer Seits in allen bisherigen Verhandlungen der Central-Commission, die Schuldigkeit den Umschlagszwang in dem Hafen zu Köln schon durch die interimistische Instruktion

aufzuheben, *faktisch* anerkannt. Denn schon anderthalb Jahre lang discutirt der Königl. Preussische Commissär über Entwürfe zur interimistischen Instruktion, die insgesammt die Aufhebung des Umschlagszwangs aussprechen; mehrere dieser Entwürfe, welche diese Bestimmung liberal enthalten, rühren von ihm selbst her.

Am 28. Februar 1817, hat der Königl. Preussische Herr Commissär den Staaten des konventionellen Rheins die sofortige Aufhebung des Umschlagszwangs für ihre Schiffe, im Namen seines allerhöchsten Hofs, förmlich zugesichert; als die Central-Commission die einzige Bedingung, nämlich durch ein Strom- und Hafen-Polizei-Reglement, die Schifffahrts-Polizei- und Octroientrichtung, auf den Fall des Aufhörens des Umschlags, zu sichern erfüllt, und das ihr von Königlich Preussischer Seite vorgelegte Reglement angenommen hatte, blieb sie ohne alle Antwort, und die Zusage ohne alle Folge.

Als die Central-Commission unterm 11. November v. J. sich über ihren Standpunkt gegen das Königreich der Niederlande über Bestimmungen in dem Niederländischen Douanensystem erklärte, und die Punkte bezeichnete, welche Niederländischer Seits bei Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu erfüllen seyen, um die Reziprozität in der Freiheit der Schifffahrt auf den Ausmündungen des Rheins für den interimistischen Zustand zu begründen, war der Königlich Preussische Herr Commissär mit dieser Erklärung einverstanden, und mit seiner Beiwirkung erhielten mehrere erfahrene Schifffahrtsbeamten den Auftrag, auf der Basis dieser Conclusion vom 11. November v. J. die interimistische Instruktion zu verfassen.

Der von diesen Beamten ausgearbeitete Entwurf der interimistischen Instruktion, ist von der Central-Commission ohne Abänderung angenommen, und Druck und Publikation sind schon beschlossen worden: wobei der Königl. Preussische Herr Commissär zu Protokoll die Erklärung gab, wie er von seinem allerhöchsten Hofe die Ermächtigung erbeten habe, und erwarte, dieser interimistischen Instruktion, ohne alle Abänderung, (tel quel) beizutreten.

Gegen das Königreich der Niederlande hat die Central-Commission das System der vollkommenen Reziprozität in dem Schifffahrtswesen angenommen; sie hat durch ihre Deklaration vom 11. November v. J. gleichfalls die Herstellung des Status quo zur Zeit der Unterzeichnung des Traktats auf dem Niederländischen Rheine verlangt, und desshalb die Punkte bestimmt und einzeln bezeichnet, deren Realisirung sie von der Königlich Niederländischen Regierung, schon für das Interimistikum, zu fordern sich berechtigt glaubte.

Die Erklärung des Königlich Niederländischen Herrn Commissärs zum Protokoll vom 6ten dieses, scheint allerdings dazu geeignet zu seyn, der Central-Commission über diese Punkte die Hoffnung zur baldigen Beseitigung der noch übrigen Anstände zu geben, insbesondere muss die materielle Verification ankommender Ladungen auf dem Rheine, welches das neueste Preussische Votum dem Umschlagsrechte gleich stellt, nach dieser Erklärung, künftig hinwegfallen.

Was hingegen die Ansprüche des Königl. Preussischen Hofes auf Modificationen in den Niederländischen Seerechten betrifft, so bezieht sich die Central-Commission lediglich auf ihre Deklaration vom 11. Nov. v. J., sie beharret dabei standhaft auf ihrer schon damals geäusserten Behauptung, dass an diesem Punkt auf keinen Fall die Ausbildung des Schifffahrtswesen auf dem Rhein, der Vollzug der Wiener Congressakte über die Schifffahrt und die *unbedingt verordnete* Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu Köln, accrochirt, und davon abhängig gemacht werden könne.

So viel endlich die Aeusserung des Grossherzoglich Hessischen Herrn Commissärs bei der Central-Commission betrifft, so hat derselbe wiederholt durch unbedingten Beitritt zu den Entwürfen der interimistischen Instruktion den unläugbarsten Beweiss davon gegeben, dass sein höchster Hof nicht nur die Verpflichtung anerkennt, den Stapel von Mainz sofort aufzuheben, sondern auch bereit ist, diese Verpflichtung wirklich zu realisiren.

Nur schien der, von dem Grosherzoglichen Hofe unabhängige, uner-

wartete Gang der Negotiation bei der Central-Commission gewissermaasen dazu einzuladen, mit dem Königl. Preussischen Herrn Commissär einen Rückschritt zu versuchen.

Schliesslich bemerkt die Central-Commission, dass ihr unter den gegenwärtigen Verhältnissen vor der Hand nichts anderes übrig bleibe, als ihre allerhöchsten und höchsten Höfe von dieser ganzen Lage der Sache in Kenntniss zu setzen, und ihre Instruktionen zu erwarten.

XXIX.

Erklärung des Grosherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten auf obige Eingabe zum 89ten Protokoll, vom 13. März 1818.

Der Grosherzoglich Hessische Commissarius erklärt, dass er an dem so eben vorgelesenen und vorstehend eingerückten Akte keinen Antheil nehme.

XXX.

Unmittelbare Antwort des K. Preussischen Bevollmächtigten über vorstehende Erklärung der Central-Commission, im 89ten Protokoll vom 13. März 1818.

Ich werde mich pflichtmässig beeilen, das vorstehende, permajora Namens der Central-Commission, zu Protokoll gegebene Collectiv-Votum meinemHofe vorzulegen, kann mittlerweile nicht umhin, mein Bedauern darüber auszudrücken, dass es so unendlich schwer hält, die einfachste Sache auf der Welt in ihr wahres Licht zu stellen.

Preussen und Hessen behaupten, aus dem Vertrag *nicht* gehalten zu seyn, das Umschlags-Recht bei Mainz und Köln anders, als vermöge des *definitiven* Reglements aufzuheben. — Die übrigen Uferstaaten behaupten, die *sofortige* Aufhebung, vermöge der interimistischen Instruktion, verlangen zu können.

Nach anderthalbjährigen vergeblichen Versuchen, sich gütlich zu verständigen, ist es doch wohl endlich Zeit, das zu thun, was Preussischer Seits schon so oft, seit dem 14. Jan. 1817, in Antrag gebracht wurde,

dieses nämlich: die garantirenden Mächte der Wiener Kongress-Akten, zu Schiedsrichtern aufzurufen. — Wer unsere Verhandlungen *in ihrem ganzen Zusammenhange liest*, wird mit unwiederstehlicher Klarheit sehen, dass *nichts anders*, als die nie aufgegebene Hoffnung, die Aufhebung der gezwungenen Umschlags-Rechte, *gleich von vorne heraus*, zu erhalten, die Menge von *Vergleichs-Versuchen* veranlasst habe, welche man anjetzt unbilliger, und durchaus *unwahrscheinlicher* Weise, *Preussen*, als *Zögerungs-Mittel*, aufbürden will, deren es, bei seinem klaren Recht, wahrlich hier nie und in keinem Falle bedurfte.

Man begehre nun entweder, *dass die Streitsache einem schiedsrichterlichen Ausspruch unterworfen werde*, oder: *man eröffne die Diskussionen über das definitive Reglement;* nur entscheide man sich.

Preussen hat sich am 27. Febr. jüngsthin ganz deutlich darüber ausgesprochen, dass es die Eröffnung dieser Diskussionen provozire, und so lange die übrigen Uferstaaten sich nicht darüber erklären: *ob jene Eröffnung statt finden soll, oder nicht?* ist *Preussen* augenscheinlich nicht in mora.

XXXI.

Antrag des K. Preuss. Commissarius, die Gerechtsame des K. Niederländischen Commissarius in den Verwaltungs-Angelegenheiten, welche die nicht niederländische Rheinstrecke betreffen, zu bestimmen, im 89ten Protokoll vom 13. März 1818.

Ich finde mich veranlasst, meine verehrtesten Herren Collegen vom konventionellen Rhein, ganz ergebenst zu bitten, über meine, am 23. Sept. d. v. J. in Antrag gebrachte Frage, in einer der nächsten Sitzungen gefälligst abzustimmen. Die Frage lautete ohngefähr, wie folgt:

Kann der Niederländische Herr Commissarius bei den Berathungen über die Verwaltungs-Gegenstände auf dem konventionellen Rhein, ein anderes Recht haben, als darauf zu wachen, dass nichts, den Gerechtsamen seines Hofes Nachtheiliges, beschlossen werde?

Inhalt.

Fortsezzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(III. Heft.)

		Seite
XIX.	Abstimmungen über den im 80ten Protokoll vom 7. Januar 1818 eingerückten, der Entscheidung der Central-Commission vom 18. November 1817 gemäs, abgefassten Entwurf zu einer interimistischen Instruktion . . .	137
XX.	Königl. Niederländische Erklärung in Betreff des neuesten Entwurfs einer interimistischen Instruktion, im 85ten Protokoll vom 6. Februar 1818 .	140
XXI.	Weitere Erklärung von Seiten des Königl. Niederländischen Herrn Commissärs im nämlichen Betreff, im 86ten Protokoll vom 10. Februar 1818 .	144
XXII.	Des Königl. Preussischen Herrn Commissärs Abstimmungen über denselben Gegenstand, im nämlichen Protokoll, nebst den Beschlüssen der Central-Commission hierauf .	145
XXIII.	Neue Abstimmung des K. Preuss. Herrn Commissärs über den nämlichen Gegenstand im 87ten Protokoll, vom 27. Februar 1818	151
XXIV.	Erklärung des K. Niederl. Herrn Commissär in Betreff der, durch den Beschluss der Central-Commission vom 11. Nov. 1817, an die K. Niederländ. Regierung gestellten Forderungen, im 88ten Protokoll vom 6 März 1818 .	158
XXV.	Unmittelbare Antwort des Königl. Preussischen Bevollmächtigten auf die von Niederland im nämlichen Protokoll, vom 6. März 1818	170

Seite

XXVI. Bemerkungen des Herrn Bevollmächtigten der Niederlande auf vorstehende Antwort des Königl. Preuss. Herrn Bevollmächtigten, im 89ten Protokoll vom 13. März 1818 . 171

XXVII. Vortrag des Königl. Preussischen Commissarius, qua zeitlicher Präsident, über die Rechte und Befugnisse rücksichtlich der Abstimmungen, im 89ten Protokoll vom 13. März 1818 173

XXVIII. Erklärung der Central-Commission auf die Königl. Preussische Note vom 27. Februar d. J., im 89ten Protokoll vom 13. März 1818 175

XXIX. Erklärung des Grossherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten auf obige Eingabe zum 89ten Protokoll, vom 13. März 1818 181

XXX. Unmittelbare Antwort des K. Preussischen Bevollmächtigten über vorstehende Erklärung der Central-Commission im 89ten Protokoll, vom 13ten März 1818 . 181

XXXI. Antrag des K. Preussischen Commissarius, die Gerechtsame des K. Niederländischen Commissarius in den Verwaltungs-Angelegenheiten, welche die nicht niederländische Rheinstrecke betreffen, zu bestimmen, im 89ten Protokoll, vom 13. März 1818 182

Errata.

Seite	159	Zeile	17	statt:	belges,	lese man:	belgiques.
—	159	—	28	—	tout	— —	tous.
—	162	—	14	—	4) Les sels raffinés,	lese man:	4) Les sels raffinés et non-raffinés.
—	163	—	14	—	lo,	lese man:	la.
—	163	—	31	—	points,	lese man:	point.
—	164	—	11	—	ie	— —	le.
—	166	—	8	—	et	— —	est.
—	168	—	19	—	opposition	— —	apposition.
—	169	—	20	—	ces	— —	ce.
—	172	—	12	—	que	— —	qui.

XXXII.

Memoire der Deputirten des Bremer und Oberländischen Handelsstandes zur Beförderung einer besseren Weser-Schiffahrts-Ordnung, an ihre Committenten.

Nachdem die unterzeichneten Deputirten des Bremer und Oberländischen Handelsstandes in gemeinschaftlicher Berathung nunmehro diejenigen Arbeiten vollendet haben, welche denen erhaltenen Aufträgen gemäss die Anordnung einer zweckmässigen und dauerhaften Weser-, Aller- und Leine-Schifffahrts-Ordnung zum Gegenstande haben sollten, glauben sie nunmehro, sowohl von den Resultaten als von den besonderen Motiven, wodurch diese Resultate gestaltet wurden, ihren verehrlichen Committenten Rechenschaft ablegen zu müssen.

Damit aber die richtige Beurtheilung sowohl dieser Motive als der darauf gegründeten Resultate erleichtert werden möge, halten die Unterzeichneten es für zweckmässig den ordnungslosen Zustand der Weser-, Aller- und Leine-Schifffahrt, und die daraus vorzüglich für den Bremer oberländischen Handel hervorgegangenen sehr nachtheiligen Folgen *zum bleibenden Andenken* noch einmal der kaufmännischen Erwägung ins Gedächtniss zurück zu führen.

Die alten mannichfaltigen und grossen Gebrechen bei der Weser-, Aller- und Leine-Schifffahrt, waren von der Art, dass sie den Schiffer und den Kaufmann sehr stark drückten.

Die übertriebene, durch kein Gesetz beschränkte Anzahl Schiffer auf der Weser bewirkte schon in den glücklichen Zeiten der Weser-Handlung und Schifffahrt den pecuniären Untergang vieler Individuen, die als Schiffsherren sich mit der Weser-Schifffahrt beschäftigten. Bei der Einladung in Bremen war gewöhnlich die Concurrenz so gross, dass viele Schiffer nach eben und demselben Platze zugleich in Ladung legten und dadurch die Completirung der Ladung in nicht seltenen Fällen sechs Wochen bis zwei Monate verzögerten. Ruinös wurde es für die oberländischen Weser-Schiffer, wenn sie, um in Bremen Ladung zu erhalten, mit ihrem Schiffsvolke daselbst zwei Monate lang zehren mussten. Um dieser langen Zögerung zu entgehen, war oft kein anderes Mittel vorhanden, als durch tiefe Heruntersetzung der Frachten die Einladung zu beschleunigen. Und, da alle oberländische Schiffer den Druck der langen Zehrung gleich stark fühlten, so erbot sich in solchen Lagen der eine zu noch niedrigern Frachten wie der andere, um endlich eine complete Ladung zu erhalten und zu dem so lange verlassenen Hauswesen zurück zu kehren. Hatte endlich der Schiffer eine complete Ladung zusammengebracht, so entstand nun für denselben ein Uebel aus dem andern. Dadurch, dass ohne Ordnung eingeladen wurde, und alsdann viele Schiffer auf einmal abzufahren bereit waren, trat oft ein Mangel an Schiffsvolk ein, und, so wie die Schiffer sich einer dem andern die Frachten herunter geworfen hatten, um eine Ladung complet zu machen, steigerten sie sich nun den Lohn des nöthigen Zug- und Schiffsvolkes, um mit der Ladung vorwärts zu kommen.

Durch die Art, wie unter diesen Umständen das Zugvolk halb bittweise engagirt werden musste, um die Ladung vorwärts zu ziehen, wurde die Insolenz dieses aus allen Gegenden und Pöbel zusammengesetzten Volkes zuerst gegründet und kam während der Fahrt bei jeder Gelegenheit zum Ausbruch. Zufällige Vortheile, welche die Fahrt beschleunigten, gehörten dem Zugvolke; zufällige Nachtheile, welche die Fahrt verzögerten, gehörten dem Schiffer. Denn in der Regel wurde der

Schiffszug von Bremen bis dahin, wo Pferde vorgespannt werden durften, Reiseweise bedungen. Der bedungene Lohn musste auf Verlangen zum Theil oder ganz praenumerando bezahlt werden. Das Schiffsvolk supponirte eine bestimmte Anzahl Tage, in welchen der Schiffszug bis zum Bestimmungsorte zurückgelegt seyn musste. Wurden durch günstige Winde Tage dabei gewonnen, so gab diess dem Schiffer keine Ersparung; hielten aber widrige Winde die Fahrt auf, so musste der Schiffer entweder sich dazu verstehen, zu dem bedungenen Reisegelde noch Taglohn für die verlorenen Tage zu bezahlen, oder sehen, wie das Schiffsvolk davon und zu Hause lief.

Und versuchte der Schiffer Zugpferde zu gebrauchen, um den Erpressungen der Zugleute zu entgehen, so nahmen die Erpressungen der Uferbesitzer ihren Anfang, die in vielen Fällen noch empörender als die Forderungen der Zugleute waren. Häuslinge in Dörfern, hatten kleine Stücke Ländereien an den Ufern gemiethet, bloss um sich zu Pfändungen berechtigt zu halten, wenn der Schiffer, um dem Druck des Schiffsvolkes zu entgehen, den Pferdezug versuchte. So, allenthalben angehalten, um sich allenthalben abzufinden, und nicht selten von eben und demselben Uferbesitzer zwei- und dreimal angehalten, weil dieser zufälligerweise zwei oder drei Stücke Ländereien an verschiedenen Stellen des Ufers besass, kam zu den Erpressungen noch ein nachtheiliger Aufenthalt.

Und, als wenn alles dazu berechtigt gewesen wäre, die Weser-Schifffahrt anzufallen und aufzuhalten, gab jede, gegen den Schiffer oder gegen sein Volk eingereichte, aus angeblichen Uferbeschädigungen entstandene Civilklage das Recht, die ganze Ladung aufzuhalten, bis der Schiffer sich abgefunden hatte. Dazu kam der Aufenthalt, der für die Weser-Schifffahrt durch die Expedition bei 23 Zöllen und durch das Stapelrecht in Minden bei der Niederfuhr veranlasst wurde.

Kam denn endlich nach mannichfaltigen Beschwerden, Zögerungen, Abgaben und Erpressungen die Fahrt dem Ziele der Ausladung nahe,

so traten neue Fälle ein, welche nicht selten für den Weser-Schiffer die verderblichsten von allen wurden; denn bei dem Ausladen der Güter fand es sich nur zu häufig, wie sehr solche von dem Schiffsvolke und den Zugleuten bestohlen worden waren, und der Schiffer musste alsdann anstatt seine so niedrig bedungene Fracht in Empfang zu nehmen, für gestohlene Güter, verfälschte Weine, fehlendes Gewicht, bedeutende Summen bezahlen — Summen, die dann und wann über 600 Reichsthaler von einer Ladung betragen haben.

Grösstentheils entstanden diese Diebstähle bei den geladenen Gütern, aus dem Mangel an ehrlichen Steuerleuten, welche in Abwesenheit des Schiffers dessen Stelle vertreten konnten. So sehr auch der Flor einer Strom-Schifffahrt in allen Theilen von dem Daseyn guter Steuerleute abhängt, so wenig war doch geschehen, um das Daseyn dieser Steuerleute sicher zu stellen; denn, da der Schiffer in seinem mühseligen Geschäfte immer nur gegen seinen eigenen Untergang arbeiten musste, so war es ihm unmöglich, für ein sorgenfreies Leben der Steuerleute thätig zu wirken. Daher kam es denn, dass, ein sehr mühsames Geschäft treibend, welches, wenn es vollständig ausgeführt werden sollte, mancherlei Erfahrungen und Kenntnisse voraussetzte, dennoch selbst die Besten unter den Steuerleuten im Alter keine Aussicht zur Versorgung hatten. So lange ihre Kräfte zureichten, das Geschäft eines Steuermannes zu verrichten, hatten sie Lebensunterhalt; aber wenn diese Kräfte fortgeschwunden waren, mussten sie, um ein kärgliches Brod zu behalten, bei der Schifffahrt eine dem Steuermann untergeordnete Stelle übernehmen.

Durch diese nothgedrungene Art und Weise die Weser-Schifffahrt zu treiben, wo der Schiffer unter dem Drange der Umstände Lug und Trug, bald gegen den Kaufmann, um denselben zur Einladung zu bewegen, bald in Verleumdung gegen seinen Mitschiffer, um denselben von der Einladung wegzubringen, gebrauchen musste, um seine Schiffer-Existenz zu retten; durch die armselige Bezahlung der Schiffsleute

von armen Schiffsherren, durch die nahe Gemeinschaft eines pöbelhaften und diebischen Zugvolkes mit der Schiffsmannschaft kam es, dass in der Regel vom Schiffherren bis zum Schiffsjungen herunter alle Moralität verloren gegangen war, und da, wo sie bei einigen Schiffsherren noch festhielt, wie das wirklich der Fall war, im täglichen Verdrusse ihre Gesundheit und Leben schwächte.

Durch diese dargestellten Uebel verminderte sich die Weser-Schifffahrt, schon vor der denkwürdigen französischen Usurpation, in den Zeiten des freien Handels und nicht ungünstiger Handels-Conjuncturen so bedeutend, dass am Ende mancher Schiffer, der ein kostbares Schiffsinventarium angeschafft hatte und in Reparation erhalten musste, Jahre hindurch nichts damit verdiente. War denn nach vierzehn Jahren, wie diess auf der Weser gewöhnlich ist, das neu angeschaffte Schiffsinventarium so abgenutzt, dass abermals ein neues dafür in die Stelle treten musste, wenn dem *Gütertransporte Sicherheit* gegeben werden sollte: so waren keine Hülfsmittel dazu in den Händen des arm gewordenen Schiffers vorhanden. Daher kam es denn, dass fast alle Weser-Schiffer, die in den letzten zwanzig Jahren gestorben sind, ihre Familien in den armseligsten Umständen zurückgelassen haben.

Gross war also der Druck, welcher aus dieser Lage der vormaligen Weser-, Aller- und Leine-Schifffahrt für den Schiffer entstand, allein der Druck, welcher hieraus für die Handlung hervorging, war noch viel grösser.

Waren die Schiffer verbunden, sich zu den sehr niedrigen Frachten zu verstehen, wenn mehr Schiffer als Ladungen sich vorfanden, so war dagegen der Kaufmann genöthiget, sich zu sehr hohen Frachten zu verstehen, wenn mehr Ladungen als Schiffer auf dem Platze waren, und also zufälligerweise die ganze Ladung in die Hände einiger Schiffer fallen musste, die sich über den Frachtpreis vereiniget hatten. Ein Umstand der, wenn er eintrat, vorzüglich bei den Getreideversendungen von oben, oft einen grossen Theil des calculirten Gewinns verschlang und also manche Handelsspeculation unsicher machte.

Man hätte nun denken sollen, dass, wenigstens in Fällen der oben bezeichneten Art, wo der Schiffer eine so hohe Fracht zog, und wo so wenige Schiffer auf dem Einladungsplatze vorhanden waren, die Fahrt geschwind hätte von Statten gehen müssen: diess war aber keinesweges der Fall: als wäre einmal der Zeitpunkt gekommen, sich an die Handlung zu rächen, lud der Schiffer mit täglicher Steigerung der Fracht unter erneuerten Zögerungen ein, und überlud sich am Ende so sehr, dass, wenn nicht zufälligerweise das Fahrwasser angewachsen war, oder anwuchs, die Fahrt gar nicht fortgesetzt werden konnte. Der Schiffer warf alsdann ruhig sein Anker, bis durch oberländische Regengüsse das Fahrwasser sich gebessert hatte.

Sehr nachtheilig war es auch für den Gang der Mündener Schifffahrt, *die in ihrem bedeutenden Umfange ganz für sich bestehen konnte*, dass der Schiffer, welcher in Bremen nach Münden einlud, Güter für jeden Platz an der Mittel- und Oberweser mitnehmen durfte. Hiedurch wurden die mannichfaltigen Ursachen noch vermehrt, aus welchen die unerhörte Langsamkeit bei dieser Schifffahrt entstand; denn indem der nach Münden fahrende Schiffer von Minden an auf jedem Platze Ausladungen zu machen hatte, wurde die Ankunft in Münden noch mehr verzögert, und bei diesen Ausladungen noch mehr Gelegenheit zum Bestehlen der Mündenschen Güter gegeben.

Und als wenn diese grossen Schifffahrtsübel nicht schon zureichend gewesen wären, den Handel auf der Weser, Aller und Leine zu erschweren und wegzuwenden, gingen aus der beispiellosen Langsamkeit, mit welcher die Einladungen in Bremen betrieben wurden, aus der freien Concurrenz bei dem Einladen, in welcher der Schiffer unter drükkenden Bedingungen so häufig für den einen Versender wohlfeiler wie für den andern laden musste, noch Missbräuche hervor, die am Ende auch den Geschäften solider Handlungshäuser schadeten, ohne dass diese überall Antheil an solchen Missbräuchen hatten. So zweckmässig es auch auf der einen Seite seyn könnte, diese Schifffahrts- oder vielmehr

Handelsübel hier rein auszusprechen, so rathsam kann es in andern Rücksichten werden, sie im Allgemeinen hier nur anzudeuten.

Unter solchen drückenden Einwirkungen wurde von jeher die Weserschifffahrt getrieben. Es gingen dadurch immer die guten Folgen glücklicher Conjuncturen verloren, welche politische Ereignisse so oft für den Bremer Handel herbeigeführt hatten. Der Handel, welcher sich so oft von dem Rheine der Weser zugewandt hat, ist immer in Folge der grossen Weserschifffahrts-Unordnungen dahin wieder zurückgekehrt, vorzüglich weil der Vortheil des Kredits von zwei oder drei Monaten, den der auswärtige Kaufmann in Bremen genoss, verloren ging, indem die Güter selten vor Verfall der Zahlungszeit in seine Hände kamen.

Aber nicht allein die Concurrenz der Rheinschifffahrt wurde dem Bremer Handel nach Frankfurt etc. durch die grossen Unordnungen bei der Weserschifffahrt verderblich. Die Wirkungen dieser Unordnungen waren so viel bedeutend geworden, dass selbst der Hamburger Handel mit Colonialwaaren, welcher doch nur per Achse nach Frankfurt getrieben werden konnte, dem Bremer Handel dahin oft Abbruch that. Noch mehr aber äusserten sich unter diesen Umständen die Nachtheile der Hamburger Concurrenz im Handel nach Zelle, Hannover, Hameln, Minden und den umliegenden Gegenden an der Mittelweser.

So waren die Weserschifffahrts-Unordnungen beschaffen, welche schon vor der französischen Usurpation den Bremer Handel drückten und verminderten. Und als die völligste Vernichtung des Continental-Systems so glücklich erlebt wurde; als freier Handel auf der Weser zurück kehrte; als die alten Handelsverbindungen mit dem Oberlande, Frankfurt etc. wieder angeknüpft werden sollten, und dazu so mannichfaltige Mittel und Wege in Bremen vorhanden waren, da stieg unglücklicherweise der Druck, welcher aus einer verwilderten und ordnungslosen Weserschifffahrt für den Bremer Handel hervorging, auf das höchste, und alles denkbare, was diesem Handel auch für die Folge

nachtheilig werden konnte, schien sich im Jahr 1814 zu vereinigen um Schadenbringend bei dem Gütertransporte zwischen Bremen und Münden auf der Weser zu wirken, die Oberländer etc. gegen den Weserhandel tief zu erbittern, und die gefährliche Handelsconcurrenz über Antwerpen zu begünstigen.

Zu fühlbar sind die dargestellten Weserschifffahrtsübel von jeher gewesen, als dass nicht die Regierungen der dabei interessirten Staaten sowohl als der so wesentlich dabei interessirte Bremer Handlsstand wenigstens Versuche hätte machen sollen, dem Uebel abzuhelfen. In dem Laufe eines Jahrhunderts sind wiederholte Congresse darüber von den Abgesandten der betreffenden Regierungen in Hameln abgehalten worden, deren guter Wille für die Sache hinlänglich documentirt sich noch findet; allein mit Ausnahme des wichtigen und kostbaren Baues der Hamelnschen Schleuse, ist früherhin nie ein Resultat erfolgt, das dem Weserhandel wesentlichen Nutzen gewähret hat.

So findet es sich auch, dass der, bei der Weserschifffahrt interessirte Handelsstand schon im Jahre 1724 eine Weserschifffahrts-Ordnung durch eine Reihefahrt in den Gang brachte, die aber nach drei Jahren völlig wieder zerfiel. Spätere Versuche dieser Art, welche, mit Ausnahme der im Jahre 1802 etablirten Aller- und Leineschifffahrts-Ordnung sämmtlich scheiterten, sind noch zu neu im Andenken, als dass es nöthig seyn dürfte, hier einige Erwähnung davon zu machen. Weder die Regierungen, die es anging, noch unsere kaufmännische Vorfahren, haben es also an gutem Willen und Versuchen fehlen lassen, den dargestellten Handels- und Schifffahrtsübeln auf der Weser abzuhelfen, und sind keinesweges gleichgiltig dagegen gewesen, aber das Werk war an und für sich ein schweres Werk; die vielen misslungenen Versuche es auf eine dauerhafte Weise zu Stande zu bringen, würden diess beweisen, wenn auch nicht die Unterzeichneten in dem Laufe ihrer Arbeiten von den grossen Schwierigkeiten dabei überzeugt worden wären.

Indem wir nun das Resultat unserer gemeinschaftlichen, in freier kauf-

männischer Deliberation gereiften Ansichten von den Mitteln und Wegen, auf eine dauerhafte Weise eine solche Weserschifffahrtsordnung zu schaffen, wie der Weserhandel sie nothwendig bedarf, in dem beigefügten Weserschifffahrts-Regulative und dessen Anlagen übergeben, scheint es erforderlich zu seyn, die dabei vorgeherrschten Grundprinzipe und Motive klar vor Augen zu legen.

Unsere ganze Arbeit hat in allen Theilen das Prinzip zur Grundlage gehabt, dass nur der Kaufmann, für dessen Rechnung und Gefahr Güter auf der Weser u. s. w. versandt werden, das Recht habe, den Schiffer zum Transport solcher Güter speziell zu wählen, und ihm Vorschriften und Frachtbedingungen zu machen, und dass, wenn der Eigenthümer solcher Güter von dem Einladungsplatze zu entfernt wohnt, um wegen Ausübung dieses Rechts seine Declaration selbst abgeben zu können, alsdann dem beauftragten Versender die Pflicht obliege, dieses Recht, dem Interesse des Eigenthümers gemäss zu üben. Von allen Handelsgesetzgebungen ist da, wo nicht Gewalt für Recht galt, jenes bei unsern Arbeiten zum Grunde gelegte Prinzip in Ehren gehalten worden; und zwar aus dem ganz einfachen Grunde: weil keine Regierung sich je dazu entschliessen kann oder wird, für einen Schiffer, welcher dem Kaufmann etwa mit Gewalt zur Einladung aufgedrungen werden könnte, Assecuranz zu leisten.

Hat also jeder einzelne Kaufmann das unbezweifelte Recht über die Wahl des Schiffers zur Einladung frei zu disponiren und dem Schiffer Vorschriften zu machen und Bedingungen zu ertheilen, so muss diess Recht auch bestehen, wenn alle Mitglieder eines Handelsstandes sich für den Transport ihrer Güter über die Schifferwahl und über die, einem oder allen zur Einladung gewählten Schiffern zu ertheilenden Vorschriften vereiniget, und ihren festen Willen in einem Schifffahrts-Regulative ausgesprochen haben.

Hieraus geht ferner hervor, dass, um eine bessere Weserschifffahrts-Ordnung zu schaffen, von keinem mit dem Schiffer abzuschliessenden Contracte die Rede seyn durfte. *Kein Schiffer hat ein spezielles Recht*

zur Einladung in Bremen etc. als in so ferne er von den Verladern oder Empfängern der Güter dazu gewählt wird. Nur Vorschriften hat der Kaufmann dem Schiffer zu geben: Die Handlung ist der Zweck: Die Schifffahrt das Mittel zum Zweck; aber bei diesem wahren Stande der Verhältnisse zwischen Kaufmann und Schiffer, ist es nothwendig, dass der Schiffer bei dem ihm bewilligten Frachttarife billigerweise nichts zu erinnern finde, und dass er solchen mit der festen Ueberzeugung annehme, dass er dabei nicht zu Grunde gehen, vielmehr so wohlhabend bleiben könne, wie selbst das wahre Interesse des Handels diess dringend fordert.

Alle frühern Versuche, eine bessere Weserschifffahrtsordnung durch einen mit den Schiffern abgeschlossenen Contract zu gewinnen, sind gänzlich gescheitert. Es lag auch tief in der Natur der Sache und in der sehr verschiedenen Bildung und Denkweise der Schiffer, dass alle Versuche dieser Art scheitern mussten: um so mehr war es die Pflicht der Unterzeichneten, diesen Weg standhaft zu vermeiden.

Obgleich übrigens keine Regierung der bei der Weserschifffahrt interessirten Staaten gegen die freie und spezielle Wahl der Schiffer zur Einladung mit Grunde etwas erinnern kann: so liegt es ohne Zweifel doch in der Pflicht dieser Regierungen, für das Beste ihrer Unterthanen und also für die Theilnahme derselben an der Weserschifffahrt im Allgemeinen, theils nach dem bisherigen Besitzstande, noch mehr aber nach dem Umfange des Handels ihrer Städte an der Weser zu sorgen, und deshalb einen gewissen Landesantheil bei dieser Weserschifffahrt zu verlangen.

Wir glauben nun diese sehr wichtige Rücksicht in den aufgestellten Schifffahrts-Vertheilungs-Prinzipen zureichend und dem verschiedenen Interesse der betreffenden Staaten völlig angemessen beherziget zu haben.

In dem beigefügten Schifffahrts-Regulative soll die Schifffahrt von Bremen nach

Hannover	1/2	Bremer	Schiffern
	1/2	Hannöverschen	—
Celle	1/2	Bremer	—
	1/2	Hannöverschen	—
Münden u. s. w.	2/5	Hannöverschen	—
	2/5	Preussischen	—
	1/5	Hessischen und Bremer	—
Hameln u. s. w.	4/5	Hannöverschen und Braunschweigern	—
	1/5	Bremer	—
Minden u. s. w.	4/5	Preussischen	—
	1/5	Bremer	—

zu Theil werden.

Wir sind nun von der strengsten Billigkeit dieser Vertheilung um so mehr überzeugt, da das höhere Interesse der bei der Weserschifffahrt theilnehmenden Staaten augenscheinlich mehr darin liegt, für ihre Weser-, Aller- und Leine-, Fulde- und Werre-Handelsplätze einen raschern und lebhaftern Gang des Handels zu erwerben, als ein paar Schiffer, die ohnehin durch die Natur ihres Geschäfts fast gemeinschaftliches Eigenthum der betreffenden Staaten sind, mehr oder weniger im Lande zu besitzen.

Wir sind ferner überzeugt, dass diese Schifffahrtsvertheilung nicht wird angefochten werden können, weil darin *jeder* im Jahre 1813 und 1814 noch vorhanden gewesene Weser-, Aller- und Leineschiffer, dem nur einigermassen kaufmännisches Vertrauen hat gegeben werden können, als Reiheschiffer seine Stelle gefunden hat; wir sind ferner überzeugt, dass diese Vertheilung den Beifall der betreffenden Regierungen nicht verfehlen wird, weil das finanzielle Interesse der Weserstaaten ohne Zweifel durch die Ausführung des Weserschifffahrts-Regulativs gewinnen wird; weil derjenige Theil des Nationalvermögens, welcher

von den Schiffern forthin auf die Schifffahrt verwandt werden wird, nicht wie vormals als ein fast weggeworfenes Gut betrachtet werden kann, und weil endlich unsere Absicht dahin gegangen ist, die Weser-, Aller- und Leineschiffer von einem ruinösen Geschäfte zu erlösen und ihnen in einer künftigen dauerhaften Schifffahrts-Ordnung den Grad von Wohlstand zu verschaffen, welcher für die Sicherheit der Verlader nothwendig ist.

Da übrigens in dem geschlossenen Deutschen Bunde die Kraft des einen Staates auch die Kraft des andern seyn wird, so darf man hoffen und erwarten, dass übel berechneter Streit um Handels- und Schifffahrtsvortheile in engen deutsch-nachbarlichen Verhältnissen, künftig weniger wie sonst Statt finden werde, da überdem die Erfahrung so oft gezeigt hat, dass ein Streit dieser Art sehr leicht beiden Partheien die gehofften Vortheile entwinden und einem Dritten zusichern kann.

Wie aber diese Hoffnung auch erfüllt werden mag — es gehört in der vollständigen und dauerhaften Erfüllung unseres wichtigen Zweckes, zu den dringendsten Nothwendigkeiten, dass der Antheil, den jeder betreffende Staat an der Weser-, Aller- und Leineschifffahrt haben kann und haben muss, bestimmt ausgesprochen, und demnächst von dem dabei interessirten Handelsstande auch redlich soutenirt werde.

Indem wir solchergestalt über die *Vertheilung* der Weser-, Aller- und Leineschifffahrt unsere Motive entwickelt haben, glauben wir nun auch über die Eintheilung der Weserschifffahrt die Gründe darlegen zu müssen.

Es sind für den Bremer Weser-, Aller- und Leinehandel nur fünf Punkte vorhanden, nach welchen die Versendungen von Bremen in *der Regel* so stark sind, dass in *angemessenen Fahrzeugen* wöchentlich wenigstens einmal diese Versendungen effectuirt werden können. Diese Punkte sind: Celle, Hannover, Hannöverisch-Münden, Hameln und Preussisch-Minden. Der Bremer Handel nach jedem der übrigen Plätze an der Weser, als: Vlothow, Rinteln, Erder, Bodenwerder, Thrane, Holzminden, Höxter, Beverungen, Carlshafen etc., ist nicht von der Be-

deutung, dass irgend einer dieser Plätze für sich eine *wöchentlich* dahin abgehende Schifffahrt beschäftigen kann. Es ist also nothwendig geworden, die Schifffahrt dieser kleinern Plätze, ihrer verschiedenen Lage nach, der Schifffahrt nach einem der gedachte Hauptpunkte so zuzutheilen, dass der Bremer Handel nach den kleineren Plätzen die nöthige Erleichterung finden kann, ohne die Schifffahrt nach den Hauptpunkten zu sehr aufzuhalten.

Für den grösseren Bremer Weserhandel nach dem Oberlande etc., wird Hannöverisch-Münden immer der Stützpunkt bleiben, und deshalb auf die Schifffahrt dahin und zurück immer die grösste Sorge verwandt werden müssen. In dem alten, verwilderten und ordnungslosen Zustande der Weserschifffahrt wurde der Bremer Handel über Münden, wie schon erwähnt ist, noch mehr dadurch aufgehalten und erschwert, dass die nach Münden fahrenden Schiffer nach jedem beliebigen Platze an der Weser zugleich einladen durften. Daher kam es, dass diese Schiffer, indem sie von Minden und Vlathow an bis Münden nach jedem Weserplatze Ausladungen zu besorgen hatten, die Ankunft in Münden auch hiedurch noch um 6 bis 8 Tage verzögerten. Wir haben also geglaubt, die Einladungen in Mündner Schiffe bis auf Beverungen und Lauenförde incl. beschränken, und den Frachttarif für alle von Beverungen und Lauenförde bis Münden nach Bremen, oder von hier dorthin gehenden Güter gleichförmig bestimmen zu müssen, weil die eigentlichen Schiffahrtskosten nach und von allen diesen Plätzen gleich sind. Und der Handel von Bremen nach Beverungen, Lauenförde, Carlshafen etc., et vice versa, kann nur dann rasch betrieben werden, wenn er in der Weserschifffahrt dem Handel nach Münden angeschlossen wird.

Die zweite Schifffahrtseintheilung von Bremen nach Hameln bis Höxter inclusive, haben wir deswegen für nöthig gehalten, weil hier, vorzüglich auf Hameln, die Concurrenz des Hamburger Handels zu stark eingegriffen hat, als dass es nicht unsere Pflicht hätte seyn müssen, solche Einrichtungen vorzuschlagen, wodurch dieser Handel wieder seiner natürlichen Quelle zugeführt werden könne.

Bis jetzt gingen die Hamelnschen Güter bald mit der Mündenschen Schifffahrt, bald mit der Mindenschen zum Bestimmungsorte. Allein, da in beiden Fällen die Empfänger viel zu lange auf die Ablieferung der Güter warten mussten, und überdem im erstern Falle die Mündenschen Frachten oft bezahlt werden mussten: so zog man häufig vor, sich nach Hamburg zu wenden, um die nöthigen Bedürfnisse für Hameln und für die dortige Gegend einzukaufen. Wir haben also diesem Uebel dadurch abzuhelfen gesucht, dass wir für Hameln, Bodenwerder, Thrane, Holzminden und Höxter eine eigene Schifffahrt eingerichtet haben, in welcher die gewählten Schiffer zu viel billigern Frachten als die vorigen waren, *wöchentlich* nach den bestimmten Plätzen abfahren werden, wenn anfangs auch nur Ein Bulle oder Ein Hintergang voll Güter wöchentlich zusammen kommen sollten. Wir bemerken dabei, dass die dazu gewählten Intscheder Schiffer seit langer Zeit schon ein vorzügliches Vertrauen des Bremer Handelsstandes gehabt haben, wenn es darauf ankam, mit einer mässigen Quantität Güter in billiger Fracht eine geschwinde Reise nach Minden, Vlothow, Rinteln, Hameln etc. zu machen, und dass diese Schiffer ganz dazu geeignet sind, durch ihre Schifffahrt nach Hameln etc. ein Beispiel aufzustellen, wie eigentlich die Schifffahrt nach Minden, Vlothow etc. betrieben werden müsse.

Die dritte Schifffahrtseintheilung von Bremen nach Vlothow, Erder, Rinteln etc., kann durch die Einrichtung einer Schifffahrt nach Hameln nicht leiden; denn in vielen Fällen war es denen nach Minden etc. fahrenden Schiffen sehr lästig, wenn sie mit der nach Hameln mitgenommenen geringen Quantität Güter von Rinteln noch bis Hameln fahren sollten, um solche abzuliefern. Wenn, wie wir die Vorschrift dazu vorgeschlagen haben, der in Bremen nach Minden, Vlothow, Erder und Rinteln einladende Schiffer nur einen Bock und einen Bullen zur Zeit befrachten darf, so wird auch die Fahrt nach Minden etc. sehr verbessert werden und ebenwohl die hier viel zu stark eingerissene Hamburger Handels-Concurrenz aufhören müssen.

Die Schifffahrt nach Celle und Hannover ist in ihrer schon bestehenden Ordnung und Eintheilung durch das Regulativ nur verbessert befestiget worden.

Auf diese Weise glauben wir alles berücksichtigt zu haben, was den Schutz und die Theilnahme der betreffenden Regierungen sichern, dem oberländischen Weserhandel nützen, unsere Weserschiffer vom fernern Untergange retten, und sowohl die Antwerper als Hamburger Handelsconcurrenz möglichst unschädlich machen könne. Wir haben den oberländischen Weserhandel als einen grossen Stamm betrachtet, der, auf der Weser bis Münden reichend, in Bremen wurzelt, dessen Hauptzweige auf der Aller nach Celle, auf der Leine nach Hannover, auf der Weser nach Minden und Hameln, auf der Werre bis Wanfried, auf der Fulde bis Hersfeld reichen, und dessen Nebenzweige in mannichfaltige fruchttragende Verbindungen an der Unter- und Mittelweser verwickelt sind. Wir haben geglaubt, dass nicht allein der Stamm und seine Hauptzweige sorgfältig gepflegt, sondern auch der geringste Nebenzweig vor dem Verdorren und Abfallen bewahrt, und der schon angerichtete Schaden allenthalben nach Möglichkeit verbessert werden müsse.

Indem wir nun so bemüht gewesen sind, dem Weserhandel durch einen möglichst geschwinden, sichern und regelmässigen Gang der Weserschifffahrt in allen ihren Theilen gegen links und rechts scharf anfechtende Handelsconcurrenzen nach Möglichkeit in Sicherheit zu stellen, können wir mit Vergnügen einige wesentliche Vorschritte bezeichnen, welche die völlige Erreichung unsers wichtigen Zweckes vorbereitet und gewissermassen gesichert haben. Der grosse Druck, welcher für die Weserschifffahrt durch den Linienzug mit Menschen an der Unterweser vorzüglich bei starken Ostwinden und hohem Wasserstande Statt fand, um dessen Abstellung Ein Jahrhundert hindurch vergeblich gearbeitet und sollicitirt wurde, ist nach einer ausführlichen Darstellung dieser Angelegenheit von der Hannöverschen Landesregierung be-

kanntlich aufgehoben und ein Linienzug mit Pferden dafür eingeführt worden, und wenn gleich für die Schifffahrt noch zur Zeit nicht viel Kosten dadurch erspart werden, so ist der Gewinn dabei unleugbar doch sehr wichtig durch die grössere Geschwindigkeit, welche dadurch für den Gang der Schifffahrt an der Weser erworben ist. Auch an der Mittelweser im Schaumburgschen ist auf deshalb im Monat April bei der Regierung in Rinteln gemachte Vorstellung durch eine Verordnung vom 13. Juni d. J. der Linienzug mit Pferden bewilliget worden, und wenn gleich das dafür viel zu hoch angesetzte Treibgeld und die Lücke, welche für den Pferdezug im Lippischen noch übrig geblieben ist, in diesem Augenblick der Gebrauch dieses erworbenen Rechts noch verhindert: so ist doch viel Grund vorhanden, dass die dagegen ergangenen Vorstellungen auch diese Behinderungen aus dem Wege räumen werden, so dass sehr wahrscheinlich mit dem Anfange des Monats Oktober ein freier Linienzug mit Pferden von Bremen bis Münden durch alle Jahreszeiten, unter den billigen und erträglichen Bedingungen, welche die Hannöversche Landesregierung in dieser Angelegenheit als Muster aufgestellt hat, wird Statt finden können.

Auf den Grund dieser jetzt schon bestehenden Begünstigung, ist es uns denn auch gelungen, mit dem Wiederanfange der Schifffahrt dieses Jahres im Monat April eine provisorische Schifffahrts-Ordnung nach Münden einzuführen, wobei freilich mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen gewesen ist, die aber im Ganzen noch jetzt mit Ruhe und Ordnung fortgesetzt wird. Nach dem allgemeinen Zeugnisse sowohl des oberländischen als des Bremer Handelsstandes, hat jene Schifffahrts-Ordnung dem Bremer Handel in einer Crisis wesentliche Dienste geleistet, wo die grossen Weser-Schifffahrts-Unordnungen des Jahres 1814 einen so grossen Theil oberländischer Handelshäuser veranlasst hatten, in einer Erbitterung gegen die Weserschifffahrt, Bremen zu meiden und sich nach Antwerpen zu wenden.

Es ist uns auch gelungen, den mannichfaltigen Diebereien des Schiffsvolks auf den Weserschiffen dadurch ein Ende zu machen, dass vorläufig und bis auf weitere Verfügungen zwei ganze Schiffsmannschaften von

23 Personen, unter deren Händen Weinladungen gänzlich verfälscht und die Oxhöfte mit falschen Siegeln versehen worden waren, von der Weser-, Aller-, Leine-, Fulde- und Werreschifffahrt gänzlich ausgeschlossen worden sind, und der feste Entschluss sowohl in Münden als hier gefasst und ausgeführet worden ist, keinen Schiffer zur Einladung zuzulassen, der ein oder mehrere von jenen 23 Subjecten wieder in Dienst genommen hat.

Uebrigens ist noch die Werreschifffahrt von Münden nach Wanfried den Bedürfnissen des Bremer Handels gemäss, im Monat Juni von dem Mündner Handelsstande geordnet worden. Auch sind nöthige Einleitungen gemacht worden, für die Erleichterung des Transports Frankfurter Güter von Münden bis Hersfeld auf der Fulde mit Fahrzeugen von 8 bis 10 Lasten eine regelmäsige Schifffahrt einzurichten.

Wegen einer allgemeinen, dringend nothwendigen Verbesserung des Fahrwassers an der Weser, sind ebenfalls die nöthigen Vorstellungen veranlasst, auch sind wegen einer weniger drückenden Zollverfassung an der Weser auf höheren Befehl Arbeiten im Gange. Wir werden ohne Zweifel die Resultate davon demnächst mit Vergnügen bekannt machen können, da zum Besten der Stromschifffahrt mehrere begünstigende Entschlüsse auf dem Congresse in Wien gefasst worden sind.

Es scheint uns nun dringend nöthig zu seyn, die allgemeine Einführung und Bekanntmachung des beigefügten Weserschifffahrts-Regulatives zu beeilen, und zugleich für die beständige Erhaltung der darin bezeichneten Schifffahrts-Ordnung, im Namen des Bremer und oberländischen Handelsstandes, eine kaufmännische Direction zu etabliren, welche über die genaueste Erfüllung und Ausführung der in dem Regulative liegenden Schiffahrtsgesetze zu wachen hat.

Dass diese Direction eine kaufmännische seyn könne und müsse, darüber scheint überall kein gegründeter Zweifel vorhanden zu seyn. Die ganze Angelegenheit ist eine grosse Privatsache, bei welcher nur in den Grenzen kaufmännischer Privatrechte gewirkt wird, ohne das Gebiet der Regierungen zu berühren. Und da der Weg sorgfältig vermieden ist einen Contract mit den Schiffern abzuschliessen, und auf den Grund jener Pri-

vatrechte, ihnen bloss Vorschriften ertheilt worden sind, so kann nicht leicht der Fall eintreten, wo bei einem Streit zwischen den Schiffern und der Schifffahrts-Direction eine Regierung nm Hilfe behelliget werden müsste, denn der Schiffer, welcher die ihm in dem Regulative gegebenen Vorschriften gegen Bezahlung guter Frachten nicht befolgen will, hört auf unser Schiffer zu seyn, und da in einem solchen Falle für einen Hannöverschen Schiffer ein Hannöverscher, für einen Preussischen Schiffer ein Preusse etc. sofort wieder an die Stelle tritt, so hat keine Regierung Veranlassung die etwannige Widerspenstigkeit eines Schiffers in Schutz zu nehmen. Wenn der Handelsstand auf den Grund des beigefügten Regulativs das Recht übt, einen Schiffer zu streichen: so ist die Ausübung dieses Rechts nie gegen einen besondern Staat, sondern blos gegen die besondere schlechte Persönlichkeit des Schiffers gerichtet.

Wir glauben nun mit der Bemerkung schliessen zu können, dass, da unser ganzes Vorhaben nur auf einer Grundlage von Recht und Billigkeit gebauet ist, nun mit Festigkeit, Zuversicht und Beiseitesetzung aller Bedenklichkeiten das angefangene Werk vollendet werden könne. Und da in der That es darauf ankömmt, einen ehrwürdigen alten Stamm, der so vielen betreffenden Staaten so viele Jahre hindurch gute Früchte getragen hat, vom Verdorren zu retten und ihm durch zweckmässige Pflege einen kräftigern Wuchs zu schaffen, so würden wir gegen die höchstschäzbaren Beweise von guter Neigung, welche benachbarte Regierungen jetzt geben, auch ihrer Seits diesem Stamme: nämlich dem Weserhandel aufzuhelfen, ohne dabei die Ausübung zarter kaufmännischer Rechte zu beschränken, unangemessen handeln, wenn wir da, wo es vorzüglich Noth thut, guten Glauben an obrigkeitliche Beschirmung der Handelsrechte zu bewahren, das Gegentheil fürchten wollten. Bremen, den 25. August 1815.

Die Deputirten des Bremer und oberländischen Handelsstandes, zur Beförderung einer zweckmässigen Weserschifffahrts-Ordnung.

L. v. Kapff, dep. coll. sen.	I. P. Boeving.
C. G. Kulenkampff.	G. C. Bocris.
E. Delius.	G. F. Niemeyer.

XXXIII.

Gutachten der Administrations-Commission für die Rheinschiffahrt: Die vom Handelsstande zu Mainz in Verbindung mit jenem von Köln zu errichtende Versicherungsanstalt für die Waarentransporte auf dem Rhein und Main betreffend. *)

Um dem verehrlichen Auftrage der hochpreisslichen Central-Commission vom 27ten v. M. zufolge, über die vom Handelsstande zu Mainz in Verbindung mit jenem von Köln zu errichtende Versicherungsanstalt für die Waarentransporte auf dem Rhein und Main ein ausführliches Gutachten erstatten zu können, haben die gehorsamst Berichtenden den diesfalls abgeschlossenen Vertrag und die demselben angehängte Assekuranz-Ordnung, wie auch den Prämientarif gemeinschaftlich geprüft, und beehren sich nachstehend ihre Bemerkungen über diejenigen Stipulationen, welche theils mit der gegenwärtigen, theils mit der im Sinne der Wiener Convention einzuführenden neuen Schifffahrts-Ordnung nicht ganz vereinbarlich scheinen, vorzutragen.

1) *Im Art.* 6. *der Assekuranz-Ordnung wird gesagt:*

„Die Versicherung wird *in der Regel* gegeben für den Weg, welchen die Waare *von einem der gewöhnlichen Ausladungsorte zum andern* zu durchlaufen hat. Sie kann auch für den ganzen Weg *mit Inbegriff mehrerer Umladungsorte* auf einmal gemacht werden."

Im Art. 16.

„Wenn die Versicherung für mehrere Distanzen geschieht, *binnen welchen die Waare in zwei oder mehrere Schiffe umgeladen wird*,

*) Unter dem 23. Januar l. J. hat die Handelskammer der Stadt Mainz diese Assecuranz-Anstalt für den Rhein und Main der Central-Commission mitgetheilt. Ueber diesen wichtigen Gegenstand wurde die provisorische Administrations-Commission um ihr Gutachten aufgefodert.

A. d. H.

so wird der Name desjenigen Schiffers, welcher die Waare an dem Orte ihres anfänglichen Abgangs geladen hat, declarirt, und *die Umladungsorte nebst den Namen der an diesen Orten zum Empfang der Waare aufgestellten Spediteurs oder Commissionairs* angegeben etc."

Im Art. 48. 3.r *Absatz.*

„..... wenn sie bis zu diesem und *nicht blos bis zu einem Stations-Umladungsorte* versichert werden soll."

Bei diesen Stipulationen, welche nur auf den gegenwärtigen Zustand der Rheinschifffahrt passen, ist die auf dem Congresse zu Wien beschlossene neue Ordnung der Dinge, nach welcher kein Güterumschlag mehr Statt haben soll, und wo also bei den Waarenversendungen die Darzwischenkunft eines Spediteurs unterweges überflüssig wird, nicht berücksichtiget worden, obgleich diese neue Ordnung der Dinge in der Assekuranz-Ordnung nothwendigerweise hätte berücksichtiget werden sollen, und auch hätte berücksichtiget werden können, weil man bei Abfassung der vorliegenden Assekuranz-Ordnung der gesagten neuen Ordnung der Dinge schon entgegen sah.

Die Vermuthung wird daher einigermaassen begründet, dass durch diese Assekuranz-Ordnung der Güterumschlag in verschiedenen Rheinhäfen, und die Darzwischenkunft der Spediteurs dabei auch für die *Zukunft* als *Bedingniss* der *Versicherung* beibehalten werden soll.

Zwar geht die Absicht, den Umschlag für die versicherten Waaren in verschiedenen Rheinhäfen zu perpetuiren, nicht deutlich aus der Redaction der angerufenen Artikel hervor, es wäre aber doch möglich, dass man in der Folge aus diesen Stipulationen durch eine Auslegung, deren sie allerdings fähig sind, das Recht, die Versicherung nur unter der Bedingniss zu geben, wenn die Waaren umgeladen würden, ableiten wollte.

2) *Im Art.* 11 wird stipulirt:

„*Die Direktoren der Gesellschaft*, wenn sie Betrug *vermuthen*, haben *das Recht*, *die Collis öffnen und untersuchen zu lassen etc.*"

Im Art. 12.

„*Die Gesellschaft* ist befugt, die *Waaren* bis zur Erlegung der in dem vorhergehenden Artikel ausgesprochenen Strafe *zurückzuhalten, oder mit Beschlag zu belegen.*"

Strenge genommen, wiederfährt dem Eigenthümer der versicherten Waare, gegen welchen die Stipulationen der beiden angezogenen Artikel angewendet werden, keine Unbild; denn durch die Annahme der Versicherung hat er sich allen in der Assekuranz-Ordnung gemachten Bedingnissen gleichsam freiwillig unterworfen.

Demohngeachtet kann aber die Verwaltung der Rheinschifffahrt einer Gesellschaft von Privatleuten zur Sicherheit ihres Privatinteresses solche Befugnisse, wie diejenigen, welche die Assekuranz-Gesellschaft sich hier vorbehält, und welche sich der Staat nicht einmal zur Sicherstellung seiner Gebühren-Erhebung nimmt, nicht zugestehen.

Der Willkühr würde auf diese Weise ein grenzenloser Spielraum gegeben, und der Missbrauch dieser durch nichts modifizirten Befugniss, würde wohl schwerlich zu verhindern seyn, die Assekuranz-Gesellschaft oder einzelne Mitglieder derselben, vielleicht jeder Spediteur würde am Ende sich für befugt halten, unter dem blossen Vorwand, man *vermuthe* Betrug, alle Collis ohne Unterschied zu öffnen, zu untersuchen und mit Beschlag zu belegen.

Wie nachtheilig eine solche, nicht einmal durch eine sichernde Förmlichkeit beschränkte Befugniss in den Händen von Privatleuten, welche bloss für ihr eigenes Interesse handeln, für den Credit der Rheinschifffahrt werden könne und unfehlbar werden müsse, ist wohl ohne lange Deduction sehr einleuchtend.

Die Assekuranz-Gesellschaft, welche keinen Waareneigenthümer zwingen kann und darf, seine Güter zu versichern, kann und darf eben so wenig von keinem Waareneigenthümer zur Versicherung genöthiget werden.

Die Gesellschaft hat mithin das Recht, sobald oder so oft sie Be-

trug vermuthet, die Versicherung zu versagen, oder die bereits gegebene zu annulliren, und ist dadurch schon hinlänglich gegen jeden vermutheten Betrug gedeckt.

Sollte sie aber nebst diesem in der Natur der Sache liegenden und sehr zweckmässig scheinenden Mittel, noch andere Maassregeln nothwendig erachten, dann darf sie nur keine wählen, durch welche das fremde Eigenthum gefährdet wird, und daher auch mit den allgemein anerkannten Gesetzen im Widerspruch stehen.

Die oben aus beiden angerufenenen Artikeln angeführten Stipulationen müssten daher gestrichen werden.

3) *Im Art.* 17 wird gesagt:

„Die Gesellschaft kann die Versicherung von Waaren verweigern, die durch Schiffer verfahren werden sollen, welche die Direktoren und der Ausschuss ihres Zutrauens nicht würdig erklären."

Nach den gegenwärtig, rücksichtlich der Schifferannahme auf dem Rhein bestehenden gesetzlichen Verfügungen, die wegen ihrer Zweckmässigkeit wenigstens zum grössten Theil, auch für die Zukunft werden beibehalten werden, kann Niemand als Rheinschiffer angenommen werden, der sich nicht vorgängig und gehörig ausgewiesen hat, dass er *das Zutrauen* der *Handelsstände derjenigen Orte besitze*, welche er als *Schiffer besuchen will.*

Ein Shiffer aber, welcher, nachdem er alle zur Aufnahme vorgeschriebene Bedingnisse erfüllt hat, als Schiffer angenommen ist, kann gesetzlich von keiner Ladung ausgeschlossen werden, es sey denn, dass er durch seine Aufführung Anlass zur Unzufriedenheit gegeben hätte, und für diesen Fall bezeichnet der Art. 55 der Gildeverordnung den Weg, auf welchem der Schiffer vom Betrieb der Rheinschifffahrt entfernt werden soll.

Diese bestehende, das Interesse des Handels gehörig berücksichtigende, und auf strenge Billigkeit beruhende Verfügungen, deren Beibehaltung für die Zukunft, wie gesagt, nicht nur wünschenswerth, son-

dern nothwendig ist, will die Assekuranz-Gesellschaft *einseitig* und *eigenmächtig*, ja sogar im Widerspruch mit sich selbst, da kein Schiffer *ohne Zustimmung der Handelsstände, zu welchen die Mitglieder der Assekuranz-Gesellschaft ausschliessend gehören, angenommen werden können*, durch die angeführte Stipulation des Art. 17 aufheben.

Eine solche Anmassung ist aber, da durch keinen zwischen zwei Privatpersonen abgeschlossenen Vertrag die in den Gesetzen gegründeten Rechte eines Dritten gekränkt werden dürfen, nicht nur gesetzwidrig, sondern stört auch die Schifffahrts-Ordnung, und würde für die Schifffahrt selbst die allertraurigsten Folgen haben.

Sollte nämlich der Assekuranz-Gesellschaft die Befugniss eingeräumt werden, einen Theil der gesetzlich angenommenen Schiffer ganz nach Willkühr, und unter dem blossen Vorgeben, dieselben seyen ihres Zutrauens unwürdig, von den Ladungen der versicherten Güter auszuschliessen, so erhielt sie zugleich mittelbar das ausschliessliche Recht, die Schiffer auf dem Rhein für die Zukunft zu ernennen, wenigstens würde jede andere Schifferannahme illusorisch, denn da kein Waaren-Eigenthümer oder Kaufmann einem Schiffer, welcher vor der Welt des Zutrauens unwürdig erklärt worden ist, füglich mehr eine Ladung anvertrauen könnte, so würden alle Schiffer-Patente, welche die Assekuranz-Gesellschaft nicht *bestätigt*, zwecklos und ohne Nutzen für den Patentisirten bleiben.

Angenommen aber auch, dass es den von der Assekuranz-Gesellschaft als Zutrauens unwürdig erklärten Schiffern gelingen sollte, jezuweilen eine Ladung von unversicherten Gütern sich zu verschaffen, so müssten die versicherten Waaren, welche gleichzeitig an den nämlichen Ort gebracht werden sollten, für welchen der von der Assekuranz-Gesellschaft ausgeschlossene Schiffer in Ladung liegt, an einen von der Assekuranz-Gesellschaft als vertrauenswürdig erkannten Schiffer verladen werden.

Auf diese Weise entstünden auf dem Rhein zwei Schifffahrten,

die eine würde unter der Aufsicht der Assekuranz-Gesellschaft mit den Transporten der versicherten, und die andere mit den Transporten der nicht versicherten Güter unter der Aufsicht der Rheinschifffahrtsverwaltung sich befassen.

Die Handelstransporte würden also vertheilt oder versplittert, und dadurch nothwendig auch zum Nachtheil der ganzen Schifffahrt aufgehalten.

Aus dem Gesagten erhellet wohl hinlänglich, dass die in dem Art. 17 der Assekuranz-Ordnung gemachte Stipulation eine Einmischung der Versicherungs-Gesellschaft in die Rheinschifffahrtspolizei zur Folge haben, die Gleichförmigkeit der auf dem Rhein einzuführenden Polizei stören, und auf die Rheinschifffahrt im Allgemeinen aufs nachtheiligste einwürken würde, und da keine Privatgesellschaft das Recht hat, zur Sicherung ihres Privatinteresses Maassregeln zu ergreifen, die den Gesetzen widerstreben und der Allgemeinheit schädlich sind, so kann der Assekuranz-Gesellschaft hinsichtlich der Schiffer keine andere als die durch den Art. 55 der Gildeverordnung den Handelsvorständen eingeräumte Befugniss zugestanden werden, nämlich: dass, wenn ein Schiffer Anlass zur Klage gibt, oder gegeben hat, diese Klage durch den respektiven Handelsvorstand der Verwaltung der Rheinschifffahrt angezeigt, von dieser untersucht, und der Schiffer demnächst, wenn die Klage gegründet befunden worden, von der competenten Behörde auf längere oder kürzere Zeit nach Lage der Sache vom Betrieb der Rheinschifffahrt entfernt werden soll.

Dieses sind die Bemerkungen, welche die Berichterstatter nach einer genauen Prüfung der vorliegenden Assekuranz-Ordnung zu machen, sich für verpflichtet erachten.

Bei den übrigen, in der erwähnten Assekuranz-Ordnung enthaltenen Stipulationen, welche mit der Rheinschifffahrtspolizei in keiner Berührung stehen, und welche daher näher zu beleuchten, die Unterzeichneten sich nicht berufen glaubten, dringen sich denselben wie auch beim Prämientarif nur im Allgemeinen die Bemerkungen auf.

1) Dass die in diesem Prämientarif enthaltenen Ansätze mit der wahrscheinlichen Wassergefahr auf dem Rhein nach einer zwölfjährigen Erfahrung in keinem richtigen Verhältniss zu stehen scheinen.

2) Die Vertheilung dieses Tarifs für die Distanzen auf dem Oberrhein zu lästig seyn dürfte;

3) Die Menge von stipulirten Formalitäten auch wohl eine Menge von Streitigkeiten veranlassen würde, und dass

4) bei der Abtheilung des Assekuranzjahrs in 6 Winter- und 6 Sommermonate, das gelinde Klima am Rheinstrom nicht berücksichtigt worden zu seyn scheine, und dass also, da bei dem vorliegenden Projekt einer Assekuranzanstalt einerseits der Einklang mit den bestehenden allgemeinen Polizeivorschriften wie oben ausführlich gezeigt worden, vermisst wird, und andererseits das richtige Verhältniss, welches zwischen den contrahirenden Theilen, nämlich den assekuranten und assekurirten bestehen sollte, nicht gehörig beachtet worden zu seyn scheint, von dieser Anstalt, *so wie sie vorliegt*, nichts erspriessliches für den Credit des Rheinhandels, durch vollkommene Versicherung der Waarentransporte, erwartet werden dürfte.

Wir beharren mit schuldiger Verehrung.

Mainz, den 28. Februar 1818.

Eichhoff. Ockhardt. Wenzel.

XXXIV.

Idées sur l'Etablissement d'une caisse d'assurance au moyen de laquelle toutes les Denrées et Marchandises, transportées sur le Rhin, seraient garanties aux proprietaires contre les accidents facheux de toute nature. *)

Les événemens malheureux, qui touchent et détruisent la fortune des particuliers, qui font le négoce, sont nuisibles pour le commerce en

*) Das nachstehende Memoire enthält Ideen und Vorschläge zur Gründung einer Assekuranzanstalt, mittelst welcher ein Waareneigenthümer auf dem Rhein zu

général; et s'il est impossible de prévenir tous les accidents facheux, on peut du moins par des bonnes institutions en diminuer les suites funestes et empècher la ruine totale de ceux qui en sont atteints. Les établissemens d'assurance sont les plus propres à cette fin, en ce que le malheur qui arrive à un ou à plusieures individus est partagé et supporté par un grand nombre et devient plus supportable par là.

Les établissemens d'assurance ont une grande influence sur le credit et les mouvemens du commerce, lesquels augmentent dans la proportion qu'une nation commerçante peut se procurer *à bon marché*, les moyens d'assurer ses transports contre tous les événemens. Leur prospérité dépend en grande partie de la protection qu'un état peut donner à sa navigation et de la modicité de la prime d'assurance qui en est une suite. Le mode d'assurer les marchandises que l'on confie à la navigation, peut-être établie de différente manière.

En France et en Angleterre on a des chambres d'assurance composées d'actionnaires, dont chacun fournit une partie du capital, qui en forme les fonds. En hollande au contraire les assurances se font par des particuliers isolement et partiellement. Lorsqu'on veut y faire assurer un batiment et sa cargaison, on en charge un courtier, lequel après avoir reçu les renseignemens et détails, tant sur la nature de la cargaison, que sur l'état du batiment et sa destination, fait la ronde

verführende Güter, bei Erlegung einer geringen Abgabe, versichern kann. Da die Idee des Verfassers das Verdienst der Neuheit für sich hat, und die Zusammenstellung der projektirten Anstalt, so wie die Entwickelung ihrer verschiedenen Zweige, den Beweiss einer durchdachten und mit Sachkenntniss niedergeschriebenen Arbeit liefert, und als Solche dem Herausgeber dieser Blätter als der Aufmerksamkeit der Rheinuferstaaten sowohl, als des handelnden Publikums würdig erscheint, so glaubt er dem Letzteren, so wie allen denjenigen, denen das gemeinschaftliche Wohl der Rheinschifffahrt am Herzen liegt, durch die Bekanntmachung desselben einen Dienst zu erweisen nnd zugleich Veranlassung zu geben, auf dem Wege der Publizität seine Ansichten und Wünsche darüber zu äussern.

chez les particuliers, qui se livrent à cette sorte de spéculation, pour les faire souscrire, chacun pour une somme volontaire, jusqu'à la concurrence de la valeur de toute la cargaison.

Ees établissemens d'assurance ont communement pour objet le commerce maritime. Mais ont peut aussi, par exemple comme cela se pratique en hollande, faire assurer les transports, qui se font sur les rivières, moyennant des primes convenues de part et d'autres. Dans l'année, qui vient de s'écouler, et qui a été une des plus florissantes pour la navigation du Rhin, un grand nombre de batimens chargés de grains, y a été assuré de cette manière.

Ces assurances ont éveillé l'attention du commerce du Rhin, et les premiers négocians des anciennes villes de station, Cologne et Mayence, se sont réunis, pour former une association, à l'effet d'offrir au public commerçant les moyens de faire assurer tous les transports, que l'on confie a la navigation de ce fleuve.

La grande utilité d'un pareil établissement ne saurait être contestée, et le but que les societaires se sont proposé, en le projettant, est aussi louable que salutaire. Une Institution de cette nature *bien combinée et bien regie*, completterait, dans les principes liberaux de l'acte du congrès de Vienne, le système général de la navigation fluviale, en ce qu'après avoir proclamé la liberté sur tout le cours du fleuve et assuré, par des bons réglemens de police, l'ordre des chargemens et la célérité des transports, cet établissement donnerait aux négocians indigènes et étrangers, qui se servent du Rhin pour leurs speculations mercantiles, une sécurité parfaite contre tous les accidens facheux.

Il s'agit d'examiner, si les conditions offertes, sont équitables et proportionnées aux dangers, que la navigation du Rhin présente, et si les formalités à remplir par les assurés pour obtenir, en cas d'avaries ou de nauffrage, le montant des valeurs assurées, sont tellement simples, que les demarches juridiques, si elles ne peuvent pas entièrement être évitées, n'exposent pas les réclamans à des procès compliqués.

Cette équité dans les conditions et cette simplicité dans les formes, nous ne les trouvons pas dans le réglement d'assurance, que nous avons sous les yeux, et qui a été rendu public par la voie de l'impression; et par conséquent nous n'hésitons pas à déclarer, que nous régardons l'entreprise, *telle qu'elle est conçue*, comme vicieuse et manquée dans son origine.

En effet ce réglement, en l'examinant dans son ensemble et dans ses details, ne présente qu'un soin minitueux pour les interets des sociétaires, et l'on cherche envain des stipulations, qui puissent tranquilliser les assurés sur les leurs. Les formalités à remplir, les preuves multipliées, qu'on exige de l'assuré par les articles 9, 10, 14, 17 et 20 doivent effrayer tout négociant, surtout ceux domiciliés loin du Rhin, en leur inspirant la crainte fondée, que chaque accident, contre lequel ils ont voulu s'armer, en faisant assurer leurs marchandises, sera un sujet de procès, dans lequel les assureurs paraitront à la fois comme juges et parties. Par l'art. 41. on réfuse même toute indemnité dans le cas, qu'il y ait simple probabilité, que c'est le batelier, qui ait occasionné le malheur. Les articles 11, 12 et 16, constituent des amendes et annullent l'assurance avec perte de la prime, pour des cas, qui souvent peuvent être la suite d'un simple oubli ou d'une négligence de la part de l'expediteur.

Quant à la prime d'assurance, que l'on fixe par ce réglement, elle est évidemment trop élevée. Poné pouvoir l'établir avec équité, il faut connaitre le degré de danger probable, qui existe sur la route à faire. On y parvient en calculant la valeur des transports, qui se font sur la rivière à parcourir pendant un certain laps de tems et en la comparant ensuite aux accidents malheureux, arrivés pendant le même espace de tems.

Les nauffrages, qui ont eu lieu dans un espace de dix années sur le Rhin, l'auteur de ce mémoire les a recueillis soigneusement, et après avoir fait une évaluation approximative de la valeur numérique des pertes essuyées par suite de ces nauffrages, et réduit leurs totaux à une *année commune*, il se trouve qu'on peut évaluer, praeter propter,

les pertes annuelles à une somme de *quarante mille francs*, laquelle somme doit nécessairement encore diminuer dans la suite, si la police du Rhin obtient la perfection, que la commisson centrale est appelée à lui donner.

Nous passons au rélevé des transport, qui ont eu lieu sur le Rhin pendant l'année, qui vient de s'écouler, et nous prenons pour base de la valeur des marchandises transportées, l'évaluation, qui en a été faite par les chambres de commerce.

On joindra à chaque article la somme à laquelle se serait élevé la rétribution d'assurance, si elle avait été payée d'après la prime, que l'association en question fixe d'après son réglement. Elle est calculé poür chaque distance d'après le tableau annexé au dit réglement en prenant le terme moyen entre la taxe de la prime d'été et de celle de l'hiver.

D'après ce rélevé il est arrivè à Mayence pendant l'année 1817.

Distance que les marchandises ont parconru.	Quantité en quintaux.	Valenr numérique.	Prime d'assurance. en été	Prime d'assurance. en hiver	Prime d'assurance. terme moyen	Montant des Primes d'assurance.
		Francs.				Francs.
Venant de la hollande	1,630,000	77,000,000	7/20	11/20	9/20	346,500
— du Mein	230,000	16,000,000			4/20	32,000
— du Neckar	90,000	4,000,000	1/20	2/20	3/40	3,000
— du haute Rhin	60,000	3,000,000			11/20	16,500
Est parti de Mayence pendant la même année.						
parti pour le Bas-Rhin	330,000	15,000,000	7/20	11/20	9/20	69,750
— — le Mein	730,000	34,000,000			4/20	68,000
— — le Neckar	380,000	17,000,000	1/20	2/20	3/40	12,750
— — le haut Rhin	440,000	21,000,000			11/20	115,500
Est arrivé à Cologne pendant l'année 1817.						
venant de la hollande	1,900,000	90,000,000	4/20	5/20	9/40	202,500
TOTAL						866,500

Il est vrai, que l'année qui vient de s'écouler est une des plus considérables pour les transports du Rhin, mais quant même on la reduirait *à la moitié*, ce qui serait la mettre bien au dessous d'une année commune, il y aurait toujours une disproportion choquante entre les primes d'assurance et le danger que présente ce fleuve. D'ailleurs on a négligé dans l'énumeration des transports, ceux de la navigation intermédiaire, c'est-à-dire, ceux qui n'ont pas touché un des deux ports dénommés, Mayence et Cologne.

Cependant on ne doit pas s'étonner de cette disproportion, et en induire des conséquences désavantageuses sur les intentions de l'association. Le caractère des personnes à la tête de cet établissement est un sur garant, que leur but était louable, et si les societaires ne méprisent pas les profits, du moins n'avaient ils certainement pas l'intention de faire un gain, au détriment du commerce, qui fut aussi disproportionné avec les legères avances de fonds qu'exigeait cette entreprise.

Ont doit donc supposer, que des calculs erronnés, ou le manque d'une parfaite connaissance des mouvemens du commerce sur tous les points du fleuve, connaissance, qui ne peut s'acquerir, que par un dépouillement soigneux des rélevés statistiques, aient seuls pû donner naissance à la fixation des primes d'assurance, telles que les porte le réglement d'association.

D'ailleurs, la prudence, trait caracteristique de tout négociant expérimenté, lui fait toujours calculer les choses au pis-aller, surtout dans une entreprise nouvelle, dont les résultats sont douteux. En outre, on ne saurait douter, que l'intention de cette association était, de diminuer dans la suite la prime, si l'éxpérience aurait prouvé, que son élévation paraliserait les effets, que l'on s'en était promis.

Cependant, quelques soient les sentimens d'équité des particuliers qui se proposent de fonder un établissement de cette nature, toujours reste-t-il vrai, que leur but véritable, avoué ou non, est, d'y trouver un bénéfice réel, et que par conséquent la prime d'assurance offerte

ou à offrir, sera toujours hors de proportion avec les dangers probables. Les chances à courir, les peines de l'établissement, les fonds à avancer, les frais d'administration et de surveillance, doivent tous entrer en ligne de compte, et produire en dernière analyse, des intérets sûrs et équivalens aux peines.

Au lien donc d'agiter la question, si le réglement d'assurance proposé peut-être toléré tel qu'il est, ou s'il doit recevoir des modifications essentielles, il serait plus convenable pour le bien public et bien digne de l'autorité, appelée par l'acte du congrès, à règler tout ce qui est rélatif au Rhin, d'examiner: *s'il ne serait pas dans l'intérêt du commerce et des états riverains, de créer un établissement d'assurance sous la protection immédiate des puissances riveraines, dont le seul but serait l'extension de la navigation, en assurant aux négocians, au moyen d'une legère rétribution, les marchandises, transportées sur le Rhin, contre les dangers de toute nature.*

Si cette proposition reçut l'assentiment des états du Rhin, signataires de la convention de Vienne, il serait facile de former un établissement d'assurance calculé, dans *l'unique intérêt de la chose*, en laissant *le commerce lui même* se cottiser, et en fixant le taux de la prime à payer dans la plus juste proportion des dangers.

Nous allons, dans l'hypothèse d'une pareille formation, et de l'obligation de faire contribuer indistinctement tous les transports, qui empruntent la voie du Rhin, au fonds de l'assurance, calculer le montant de la rétribution nécessaire, pour obtenir une somme suffisante, pour couvrir toutes les pertes probables, résultant des avaries et nauffrages.

Nous avons vu plus haut, que ces pertes peuvent être évaluées, année commune, à 40,000 francs. Voyons maintenant à combien il faudrait fixer la rétribution, pour prélever cette somme et créer *un fonds de réserve destiné pour des évènemens extraordinaires.* Pour ne rien hasarder à cet égard, nous allons prendre pour base le produit du droit d'octroi pendant l'espace de 12 années. *Savoir:*

		Francs	Cent.
pour l'an 1806	de	2,439,645	75
„ „ 1807	„	2,563,456	68
„ „ 1808	„	2,009,795	83
„ „ 1809	„	1,820,655	48
„ „ 1810	„	1,839,953	64
„ „ 1811	„	1,662,041	51
„ „ 1812	„	1,980,035	70
„ „ 1813	„	1,388,821	68
„ „ 1814	„	1,665,196	13
„ „ 1815	„	2,198,247	11
„ „ 1816	„	2,818,139	95
„ „ 1817	„	3,418,156	03
	Total . . .	25,804,145	49

En négligeant dans ces douze années, l'année 1813 comme la plus faible, et l'année 1817, comme la plus forte, attendu que la première a été influencée par les événemens de la guerre, et la seconde par des mouvemens extraordinaires du commerce, il nous restera une somme de 20,997,167 fr. 78 ct., dont le dixième forme celle de 2,099,716 fr. 77 ct., nous négligerons encore les fractions, et nous ne prendrons, dans la vue proposée, qu'une somme ronde de *deux millions* de francs pour une année commune. En fixant donc la rétribution seulement à 2 o/o de la réc'ette totale du droit d'octr oi, on obtiendrait la somme de 40,000 frcs. à laquelle montent les pertes probales d'une année commune.

Cependant la prudence exige, afin d'inspirer la plus grande confiance dans l'établissement à créer, de se mettre à l'abri des événemens imprévus, et de former a cet effet, au moyen d'une rétribution plus élevée, un fonds de réserve d'une somme déterminée.

Nous pensons donc, qu'il serait convenable, de fixer la rétribution de la prime pendant les quatre premières annees à 5 o/o des droits fixés par les

tarifs de l'octroi de la navigation, et de faire prélever cette rétribution de la même manière et par les mêmes employés que les droits d'octroi sont perçus, ce qui produirait sans frais sensibles de recette, une somme anuelle de 100,000 francs. — Les deniers provenant de cette perception, formeraient une caisse particulière et les gouvernemens riverains déclareraient formellement que, *sous aucun prétexte*, il ne pourrait jamais rien en être distrait, que pour bonifier les pertes résultant de nauffrages ou autre accidents facheux, à moins que les chambres des commerce ne votassent l'emploi d'une partie de l'excédant pour des travaux spéciaux ayant pour objet l'amélioration de la navigation.

De cette manière le commerce acquererait une parfaite sécurité pour ses transports, et la généralité des négocians se partagerait les pertes éventuelles, et empecherait par une rétribution insignifiante, qu'un accident facheux puisse occasionner la ruine totale d'un d'entreux.

Il convient maintenant d'examiner en qu'elle proportion serait la rétribution proposée de 5 o/o des droits d'octroi, avec la valeur des marchandises transportées.

Le tarif de l'octroi du Rhin s'élève pour la remonte à raison de la distance entière depuis les frontières des Pays-Bas jusqu'à Strasbourg, à 2 francs par quintal de marchandises, qui sont passibles *de la totalité* des droits. Or 2 francs faisant 200 centimes, 5 o/o donneraient 10 centimes ou un sol de Hollande par quintal.

Mais les objets transportés en amont sur le Rhin, et qui payent les droits entiers, consistant généralement en denrées coloniales, telle que caffée, sucre, epiceries, tabacs etc. En supposant la valeur de ces objets, l'un dans lautre, *cent francs* le quintal, on le taxe au dessous de leur valeur réelle. Donc, en exigeant, pour subvention, 10 centimes par quintal pour former le fonds d'assurance, le commerce ne payera en effet que $\frac{1}{10}$ pr Cent. pour toute la distance du Rhin.

Quant aux marchandises descendant le Rhin, il est vrai que la valeur de la plus grande partie reste au dessous de cent francs le quintal; mais

28

aussi le tarif d'octroi ne les impose qu'à 133 centimes, ce qui ne fait, à raison de 5 o/o, que $6\frac{1}{2}$ centimes par quintal. D'ailleurs la majeure partie des objets envoyés en aval consiste en productions du pays, telle que bleds, bois, eaux minérales, meules, charbons etc., qui ne payent que *le quart* ou le 20[e] des droits.

(Voir les articles 103, 104 et 105 de la convention de 1804, qui fixent ces modérations.)

On peut donc admettre, qu'en général 5 o/o des droits d'octroi ne s'élevent en total pas au dessus de $\frac{2}{20}$ p.[r] cent de la valeur numérique des marchandises transportées sur une distance de 134 lieues ou de 176 lieues, si le gouvernement des Pays-Bas voulait, comme il est permis de le supposer, faire participer le commerce néerlandais sur les rivières considérées comme embranchemens du Rhin, aux avantages de cet établissement, dans quel cas le même taux de la prime et les mëmes dispositions seraient appliquées sur ces rayons fluviaux.

Que l'on compare avec cette taxation le tarif de la prime fixée par la compagnie d'assurance pour la même distance, et on sera frappé de la différence énorme, que les deux genres d'assurance présentent.

Au reste il s'entend de soi-même, que les résultats avantageux, que l'on vient d'exposer, ne sauraient être atteints, qu'en rendant le payement de la rétribution *obligatoire* pour tous les objets, qui sont transportés sur le Rhin et que par conséquent cette imposition doit être l'effet *d'un commun accord entre tous les gouvernemens rivérains.* Mais la très grande majorité des négocians, qui font le commerce du Rhin, ayant fait entendre le desir et avoue le bésoin de l'érection d'une association d'assurance, et q'uils estiment les chances de la navigation assez considérables, pour exiger une prime aussi forte, afin de garantir les pertes dont les transports sur le Rhin sont communement ménacées, tout le monde doit bénir une ordonnance qui, méditée et rendu dans les mêmes vues, garantirait à dix fois meilleur marché ces transports contre tous les événemens de force majeure.

La plus grande difficulté qui s'élevera de la part du commerce, contre

l'introduction d'une pareille institution, proviendra sans doute d'une méfiance, malhenreusement trop générale contre toutes les entreprises de cette nature, qui émanent ou qui sont préscrites par les gouvernemens. On craindra que cette rétribution modique dans son origine, et imposée dans l'intention du bien, ne dévienne par la suite une augmentation réelle des droits, sans remplir les obligations sous lesquelles elle avait été dictée et consentie. Il faudra donc chercher à transquiliser les esprits sur cette crainte par l'adoption de mesures qui, en mettant le fonds de l'assurance absolument hors de contact avec le fisc, le *placent entièrement sous la garde du commerce*, en ne réservant à l'autorité qu'une intervention paternelle.

Voici les dispositions, qui me semblent les plus propre pour atteindre ce but:

1) On formera une caisse particulière des fonds provenant de la prime d'assurance, et cette caisse sera confiée à un caissier sindic, à nommer par la commission centrale dans la forme de l'art. 13 de la convention de Vienne.

2) Les gouvernemens rivérains déclareront formellement, que le fonds provenant de la prime d'assurance ne pourra être affecté *sous aucun prétexte* à autre chose, qu'au remboursement des pertes occasionnées par des nauffrages ou événemens de force majeure.

3) A la fin de chaque année le caissier sindic formera un état de tous les batimens nauffragés ou avariés, et établira une balance entre les récettes et dépenses. Ces pièces seront communiquées aux chambres de commerce des principales villes situées sur les deux rives du Rhin, afin qu'elles puissent acquerir, par leur compulsion, une connaissance parfaite de la situation de la caisse, et se convaincre que les fonds n'ont été employés qu'au but proposé.

4) A la fin de chaque année les chambres de commerce se concerteront si, d'après le compte rendu par le caissier sindic, il y a lieu de diminuer ou d'augmenter la prime dassurance, fixée provisoirement à 5 o/o du droit d'octroi; elles adresseront le résultat de leurs délibéra-

tions à la commission centrale, qui fixera cette prime suivant le taux proposé par ce comité.

En accordant cette latitude le *commerce s'imposera, pour ainsi dire lui-même, à raison de ses besoins, et il obtient en même tems toute la garantie qu'il peut raisonnablement désirer.*

Cependant on conviendra du montant d'une somme fixe à laquelle on laissera s'élever les fonds susdits, avant qu'on puisse diminuer la prime, afin qu'il y ait toujours un fonds de rèserve suffisant pour le cas, où pendant le cours d'une année, les pertes s'éleveraient au dessus de la récette. En fixant cette somme à 200,000 francs on serait à l'abri de tous événemens.

Il reste à régler là manière, dont les dédomagemens doivent s'operer et de fixer la base, d'après laquelle ils doivent avoir lieu.

Comme on n'exigera point une déclaration de la valeur de marchandises à l'embarquement, la prime devant se payer d'après la quantité et dans la proportion établie pour le payement des droits d'octroi, seul moyen pour éviter des fausses déclarations, et des discussions litigieuses, quelles trainent à leur suite, il s'agit de régler le mode, pour obtenir la valeur des marchandises.

Voici le mode, qui nous parait le plus juste à cet égard, tant pour empècher la fraude, que pour assurer les intérets de la caisse d'assurance, qui sont ici identique avec ceux du commerce.

Le négociant ayant subi des pertes sur des objets confiés à la navigation du Rhin, adressera une réclamation au caissier sindic, contenant la rélation de l'accident essuyé, il l'accompagnera d'un état vérifié par les agens de l'octroi, de colis perdus ou avariés, et il joindra à cette réclamation :

a) Copie du manifeste dont le batelier nauffragé était muni en y marquant spécialement les objets, qui lui ont appartenus,

b) la facture des objets pour lesquels il réclame la bonifaction de la valeur;

c) le prix courant de la place et du jour, où les marchandises perdues ou avariées ont été achetées.

Le caissier sindic enverra ces pieces avec son avis à l'autorité permanente de l'octroi du Rhin, et si elles sont concordantes, et qu'il n'y a pas d'indices fondés d'une intention manifeste de frauder, l'indemnité sera payés par le caissier sindic, sans aucun délai, d'après l'ordonnance, qu'il récevra du chef de l'autorité permanente, lequel ne pourra de son coté, sous aucun prétexte, réfuser l'ordonnance réquise, s'il conste par le rapport du caissier sindic, que les pièces justificatives exigées et denommées ci-dessus sont en regle.

Toute fois le caissier sindic aura la faculté, et même le devoir d'informer contre le batelier nauffragé ou avarié, s'il croit avoir des motifs fondés, de l'accuser d'avoir occasionné les pertes par son insouciance ou négligence. Cette information se fera devant les les tribunaux de l'octroi, désignés par la convention de Vienne pour juger les affaires ligitieuses en matière de perception. Ces tribunaux décideront si le batelier est rédevable envers la caisse dassurance des dommages occasionnés par son défaut de prévoyance.

Mais si d'après l'examen des pièces mentionnées plus haut, c'est-à-dire, le manifeste, les factures et les prix courants, il y eut de motifs fondés pour présumer, que le negociaut ait présenté des pièces faussées, en donnant aux marchandises une valeur au dessus de la réalité, alors le différent sera jugé par forme de compromis, et aux dires d'experts, dont la moitié sera nommée par le négociant réclamant, et l'autre moitié par la chambre de commerce de la ville, où le négociant est domicilié, et s'il n'y avait pas de chambre de commerce en ce lieu, celle de la ville la plus voisine y suppléera. Le même mode sera employé pour taxer les objets, qui ne seraient qu'avariés, et pour lequels les assurés ne peuvent exiger, qu'une indemnité proportionnelle à l'avarie essuyée. Le jugement arbitral sera considéré domme définitif et sans appel.

Néanmoins, si dans le cours de la procédure, qu'on fera subir au batelier, il se présentait des circonstances, qui prouvassent, que le né-

gociant ait eu l'intention formelle de frauder, en embarquant des objets sans valeur et en leur donnant sous une autre dénomination une valeur factice ou trompeuse, soit de concert avec le batelier, soit à son insu, ce qui n'est gueres possible, vû la surveillance, qui s'exerce lors de l'embarquement dans les differens ports, on pourra poursuivre le négociant fraudeur comme faussaire devant les tribunaux ordinaires et d'après les loix du pays où il est domicilié.

Il est probable, que l'on accusera la manière, que nous proposons pour faire percévoir la prime d'assurance dans les diverses distances comme pèchant contre la justice distributive, et il est juste de repondre à cette objection.

En proposant de faire prélévér la prime de la même manière et dans la même proportion, que le droit d'octroi du Rhin, c'est-à-dire, qu'à chaque bureau de perception on léve 5 o/o en sus du tarif fixé par la convention, il nous est pas echappé, que par cette perception il arriverait, que les marchandises transportées sur le bas-Rhin payeront, à raison des distances à parcourir, plus que ceux sur le moyen et haut-Rhin, quoique le danger soit plus considérable sur les deux derniers points, que sur le bas-Rhin; mais le but de cette proposition est de simplifier par là la perception, et d'epargner une multitude de frais d'administration et de surveillance; deux avantages essentiels, qui méritent à être pris en considération. D'ailleurs indépendemment que la rétribution à payer est si legère, que la différence sera peu sensible, c'est le commerce en général et en dernière analyse, qui fournit le fond, qui doit servir à couvrir ses propres pertes, et lui procurer une sécurité parfaite contre tous les événemens. Et comme le négociant, de tel port du Rhin, n'est jamais limité à tel rayon déterminé, et attendu que les transports embrassent, laplus part, tout l'espace du Rhin, il s'en suit, que tous les individus, qui exploitent la navigation de ce fleuve y sont également intéressés, et que par conséquent il doit à peu près être indifférent au commercant, si ses marchandises payent la prime sur l'une

ou l'autre partie du fleuve; la totalité ne formant pour toute l'etendue à parcourir que $\frac{2}{20}$ p o/o de leur valeur.

En outre, nous observons, que les motifs, qui ont déterminé les rédacteurs de la convention de 1804, à distribuer les tarifs d'octroi dans la proportion existante, ou qui détermineront la commission centrale, à y apporter des changemens ultérieurs, devront être de même pris en considération et récevoir leur application à l'égard de la distribution de la prime d'assurance.

De même il est essentiel de ne pas perdre de vue, que la navigation du bas-Rhin étant beaucoup plus facile, et exigeant bien moins de frais, que celle du haut- et moyen-Rhin, elle peut, sans inconvéniens pour les rélations commerciales, supporter de plus fortes charges.

Après l'exposé qui précéde, personne ne révoquera en doute la grande utilité d'un pareil établissement, et ne méconnaitra certainement pas les grands avantages, qu'il présente aux négocians, fabricans et cultivateurs qui, au moyen d'une prime extremement modique, peuvent prémunir les objets de leurs spéculations contre tous les risques et perils, et être en parfaite sureté dès qu'il se trouvent embarqués sous la sauve-garde de l'institution que l'on propose.

Mais ces avantages ne sont pas les seuls, que cet établissement amenera à sa suite. La généralité du commerce non moins, que l'agriculture, en sentiront les effets salutaires. Jusq'uà présent une grande quantité d'objets de valeur étaient transportés par terre, afin d'éviter les risques de la navigation, et quoique les dangers, que présente cette navigation sur le Rhin ne soient pas bien considérables, il n'existe pas moins une prévention assèz générale contre les transports par eau, prévention que l'on ne saurait détruire entièrement, que par un *bon* et *solide établissement d'assurance.*

Si cet établissement a lieu, aucune crainte ne pourra plus éloigner, de la voie fluviale, les transports de toute nature, et dès lors les villes rivéraines verront grandement s'accroitre le cercle de leur industrie; les caissiers de l'octroi éprouveront une augmentation considérable dans leur produit,

et enfin tous les habitans du Rhin ressentiront les bienfaits, qui en résulteront inévitablement pour eux.

Après le développement de l'institution, qu'il s'agit de créer, et les explications dans lesquels j'ai cru dévoir entrer, pour le faire considérer dans son ensemble, et dans ses détails, il ne me reste, que de tracer les points principaux, à fixer par le réglement, qui, dans le cas, que mes propositions obtiennent l'assentiment des états riverains, doit émaner en leur nom de la commission centrale, et de terminer mon travail avec cette observation: „Que quoiqu'il soit hor sde doute, que la rétribution, que l'on propose, à préléver sur les marchandises et denrées, qui sont transportées sur le Rhin, produise annuellement une somme au dessus du montant des pertes probables, il serait cependant dans les choses possibles, que des événemens extraordinaires, qui sont audessus des calculs humains, exigeassent la premiere année une dépense audessus de la récette; et ce cas échéant, le bien de l'établissement exigerait, que les gouvernemens riverains s'engageassent à convrir, des fonds communs de l'octroi, le déficit *par forme d'emprunt*, *lesquels fonds seraient remboursés des premiers produits rentrant dans la caisse d'assurance.*"

PROJET DE RÉGLEMENT.

Considérant que l'on a acquit la conviction, qu'un établissement d'assurance serait de la plus grande utilité, afin de donner une sureté entiére aux transports du Rhin, et d'empècher que des pertes, occasionnées par des nauffrages et avaries, ne puissent plus entrainer la ruine d'un négociant, qui confie ses marchandises à la navigation du Rhin; les puissances rivéraines signataires du traité de Vienne sont convenu de ce qui suit.

Formation d'un fonds d'assurance.

Art. I. A dater du il sera perçu pour prime d'assurance une subvention de 5 o/o en sus du droit de navigation, fixé par l'art. 3 de la convention signée à Vienne le 24. Mars 1815.

Art. II. Cette subvention sera perçue à chaque bureau de perception de l'octroi, établi sur le Rhin, de la même manière, que l'on perçoit le droit de navigation.

Art. III. Les réceveurs de l'octroi détacheront les produits de cette subvention des fonds généraux des droits de navigation, et en porteront la récette dans un régistre particulier, d'après le modèle, qui leur sera fourni par l'administration. Ils feront mention des sommes perçues sur le manifeste, et en donneront quittance au dos de celle, qu'ils délivrent pour les droits de navigation ordinaires.

Art. IV. Chaque réceveur de l'octroi enverra, à la fin de chaque mois, les sommes perçues pour prime d'assurance au caissier sindic, dont il sera parlé après.

Il prélevera de la somme perçue, avant l'envoi, une remise d'un o/o, à titre de récompense pour ses peines et écritures.

Nomination du caissier sindic.

Art. V. Les fonds provenant de la prime d'assurance seront réunis dans une caisse générale et confiés à un caissier, qui portera le nom de *caissier sindic.*

Le caissier sindic sera nommé par la commission centrale, d'après le mode indiqué par l'art. 13 de la convention de Vienne pour la nomination de l'autorité permanente. Il prètera serment entre les mains de la commission centrale.

Fonctions du caissier sindic.

Art. VI. Le caissier sindic sera chargé, outre la gestion de la caisse, de la direction de tout ce qui a rapport à l'établissement d'assurance. Il est responsable des deniers perçus, mais absolument indépendant du fisc; il n'est comptable, qu'au commerce en régissant sous la protection des autorités riveraines.

Cautionnement.

Art. VII. Le caissier sindic fournira un cautionnement en immeubles de la valeur de 50,000 francs. L'acte de cautionnement sera deposé aux archives de la commission centrale.

Comptabilité du caissier sindic.

Art. VIII. A la fin de chaque année le caissier sindic sera tenu de former un état de compte et une balance générale sur les recettes et dépenses, faites pendant le cours de l'année, et il l'accompagnera d'un rapport raisonné sur sa gestion et la situation de l'établissement.

Il rémettra une expédition de toutes ces pièces à la commission centrale qui, après avoir fait faire la vérification de la caisse, lui délivrera une décharge en régle. Il fera parvenir de même une expédition de ces mêmes pièces aux chambres de commerce des premiers ports du Rhin, qui seront ulterieurement designées, afin qu'elles aient une parfaite connaissance de tout ce qui est rélatif aux affaires de l'établissement.

Art. IX. Ces chambres de commerce, après avoir reçu de cette manière tous les renseignemens, qu'elles peuvent désirer sur la situation de la caisse et l'emploi des deniers d'assurance, se concerteront entr-elles sur la question: si la prime fixée provisoirement à 5 o/o du droit de navigation, sera maintenue ou diminuée pour l'année prochaine, et elles adresseront les propositions, qu'elles jugeront convenable de faire à cet égard, à la commission centrale, afin que les changemens désirés soient rendus publics par cette autorité.

Cependant pour avoir toujours un fonds de réserve, et afin d'assurer au commerce, même dans des cas de malheurs extraordinaires, le remboursement exact des pertes essuyées, on ne pourra diminuer la prime fixée par le présent réglement, à moins qu'il ne se trouve en caisse une somme de 200,000 francs.

Art. X. Si, comme il est à présumer, il y eut par la suite un excédant de la somme de 200,000 francs, destinée pour fonds de réserve, et que

le commerce nejugeat pas àpropos, de diminuer la prime audessous du montant de 5 o/o, institué par le présent réglement, vu qu'elle est trop modique pour jamais devenir onéreuse, il sera libre aux chambres de commerce de proposer des travaux, qu'elles jugeront utiles et desirables pour l'avantage de la navigation.

Art. XI. Au moyen du payement de la prime d'assurance, tous les objets transportés sur le Rhin, *sont garantis* contre les accidents provenant des nauffrages et avaries, lorsqu'ils sont avérés et constatées dans la forme ci-apès indiquée.

Ne sont pas compris dans cette assurance les bateaux, mais seulement les marchandises, qu'ils ont à bord, afin de faire dépendre la fortune du batelier de la conservation de la cargaison, qui lui est confiée et de prévenir par là toute tentative de fraude de sa part.

Ne sont pas non plus considérées comme avaries ayant droit à l'indemnité, si les avaries sont l'effet d'un emballage mal soigné, ou des tonneaux et caisses endommagés, pour lesquels le batelier, qui les a reçu à bord, sans avoir constaté leur mauvais état, reste seul responsable envers le proprietaire.

Formalités à remplir
pour obtenir le remboursement des objets nauffragés et avariés.

Art. XII. Le négociant ayant éprouvé des pertes, par force majeure pendant la route, adressera sa réclamation en indemnité au caissier sindic, dans la quinzaine après l'événement.

Cette réclamation contiendra la rélation de l'accident, qui a occasionné la perte, et un état certifié par le controleur du port, ou le chargement a eu lieu, des collis embarqués pour le compte du réclamant. Il y joindra

a) la facture des marchandises perdues ou avariées;

b) le prix courant sur la place et du jour où elles ont été achetées;

c) le manifeste, ou une copie de cet acte, certifiée par le controleur du lieu de l'émbarquement.

Le caissier sindic enverra ces pièces à l'autorité permanente de l'octroi avec un avis motivé. Si cet avis est conforme à la démande du réclamant, et si les pièces annexées à la réclamation se trouvent concordantes, et qu'il n'existe aucun motif fondé, pour douter de la véraicté des faits, le chef de cette autorité ordonnancera, sans autre information, le montant des pertes essuyées.

Art. XIII. Mais si les pièces annexées à la réclamation n'étaient point concordantes, et qu'il y eut contradiction, soit pour la quantité, soit pour la qualité ou la valeur, ou qu'il y ait des motifs fondés pour douter de leur justesse, l'autorité permanente pourra suspendre le payement de l'indemnité, et renvoyer la cause devant un conseil d'arbitres, lesquels arbitres seront nommés, moitié par le négociant réclamant et moitié par une des chambres de commerce la plus voisine du domicile du négociant, ou du lieu où l'accident est arrivé. Le jugement que les arbitres prononceront est sans appel, et exécutoire dans les quinze jours, qui suivent son émanation.

Le même mode de procédure sera employé, pour constater l'indemnité réclamée pour objets en partie avariés pendant la route, par suite d'accidents de force majeure.

Art. XIV. Le caissier sindic est en droit, s'il y a lieu de soupçonner mauvaise intention ou négligence de la part du batslier, qui a subi le nauffrage, de le traduire devant les tribunaux, qui seront institués pour juger les cas litigieux en matière de perception des droits d'octroi, et l'on y suivra le même mode de procédure.

Ces tribunaux décideront, si le batelier sera tenu, de rembourser tout, ou en partie, les dommages occasionnés par sa faute.

Mais dans aucun cas la poursuite contre le batelier ne pourra donner lieu, à retarder le payement de l'indemnité, due au proprietaire des marchandises perdues ou avariées.

Art. XV. Cependant, si dans le cours de la procédure contre le batelier il apparaitrait, que le négociant a embarqué des objets d'aucune valeur, ou qu'il les a declaré sous une autre dénomination, et au dessus de leur valeur réelle, pour, de concert avec le batelier, les faire perdre dans l'intention, d'obtenir une indemnité plus élevée, le caissier sindic est non seulement autorisé, mais il doit, par devoir et d'office, poursuivre le dit négociant, comme faussaire, devant les tribunaux ordinaires, pour le faire juger d'après toute la severité des loix du pays où il est domicilié.

Mayence en Fevrier 1818.

XXXV.

Schreiben der Handlungskammer zu Köln an den Königl. Preussischen Bevollmächtigten bei der Central-Commission für die Rheinschifffahrt zu Mainz.

Köln, den 7. Dezember 1817.

In unserer Zuschrift vom 21. Mai d. J. hatten wir die Ehre, uns über den für uns so wichtigen Gegenstand: Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein bis in die See, mit E. H. weitläufig zu unterhalten.

Die in gedachtem Schreiben schon geäusserte Besorgniss, dass diese Freiheit uns nicht gestattet, das Umschlagsrecht von Köln und Mainz nichts destoweniger aufgehoben, und nur gegen Holland beibehalten werden dürfe, diese Besorgniss, sagen wir, hat inzwischen einen um so höhern Grad von Wahrscheinlichkeit erreicht, da wir vernommen haben, dass eine hochverehrliche Central-Commission wirklich mit einer interimistischen Verordnung beschäftiget sey, worin der Grundsatz, *das Umschlagsrecht nur als Repressalie gegen Holland bestehen zu lassen, für die andern Uferstaaten aber aufzuheben*, geltend gemacht werden soll.

Die Nachtheile, welche aus der Sanktionirung eines solchen Grundsatzes nicht für Köln allein, sondern auch für alle übrigen Handlungsstädte der Königl. preussischen Rheinprovinzen entstehen müssten, sind nun aber so unendlich gross, und so tief eingreifend in das öffentliche Wohl, dass wir uns strenge verpflichtet glauben, jetzt, wo es noch Zeit ist, den drohenden Schlag von uns abzuhalten, unsere Stimme noch einmal zu erheben, um wenigstens in dem schlimmsten Falle, der sich ereignen könnte, die Verantwortlichkeit von uns zu wälzen, die unser Stillschweigen, in einem so kritischen Momente, uns gegen den sämmtlichen Handelsstand der Königl. preussischen Provinzen zuziehen würde.

Die Verordnung, dass das Umschlagsrecht von Köln und Mainz für alle Uferstaaten, nur nicht für Holland aufgehoben werden sollte, würde einen Zweck haben, der augenscheinlich nicht erreichbar seyn würde, sie könnte daher auch, weder als passend, noch als nützlich betrachtet werden.

Der Zweck der gegen Holland zu machenden Ausnahme sollte seyn, entweder die Holländer, durch diese Ausschliessung von der gemeinsamen Freiheit, zu liberaleren Gesinnungen zu zwingen, oder, wenn sie auf ihrem System beharren sollten, wenigstens gerechte Repressalien gegen sie auszuüben. Ist aber die Erreichung dieses alternativen Zweckes wohl zu erwarten? Freilich, wenn die Holländer fortführen, die nach dem Oberrhein bestimmten Waaren mit ihren Beurtfahrten den Rhein heraufzusenden, so würde es ein Leichtes seyn, diese Beurtschiffer, bei ihrer Ankunft in Köln, dem Umschlagsrechte fortwährend zu unterwerfen; es ist aber vorauszusehen, dass die Holländer nicht thöricht genug seyn würden, sich einem Zwang zu unterwerfen, dem sie so leicht entschlüpfen würden. Vorerst wäre es ihnen ein Leichtes, ihre Waaren nach Duisburg, Düsseldorf etc. zu senden, dort umladen und dann nach ihrem Bestimmungsorte, Köln vorbeigehen zu lassen, sie würden dadurch ihren Kommittenten wohlfeilere Frachtpreise, sich selbst aber das Vergnügen verschaffen, welches mit der Eludirung

jeder Art von Zwang verbunden ist. Doch, wir wollen von diesem Auswege abstrahiren, weil man sagen könnte, dass der Verlust, welcher dadurch für Köln entstünde, reiner Gewinn für Düsseldorf, Duisburg und andere preussische Städte seyn würde; es gäbe aber für die Holländer noch andere Mittel, jenem Zwange zu entgehen, und Frankfurt würde ihnen vorzüglich dazu verhilflich seyn.

Nach zuverlässigen Nachrichten ist der Plan einer direkten Fahrt zwischen Holland und Frankfurt so weit gediehen, dass dieselbe gleich in Ausübung gesetzt werden kann, sobald die partielle Aufhebung des Umschlagsrechtes von Köln ausgesprochen seyn wird. Natürlich werden die Holländer, theils aus eignem Antriebe, theils der Vorschrift ihrer Kommittenten zufolge, sich der Flagge dieser Frankfurter Schiffer bedienen, um jene Waaren, welche nach dem südlichen Deutschland, und selbst nach der Schweitz bestimmt sind, Köln und allen übrigen preussischen Städten vorbei, nach ihrer Bestimmung gelangen zu lassen.

So wie es bisher nicht möglich war, zu verhüten, dass alle Waaren, welche nach den obern Maingegenden bestimmt waren, in die direkte Fahrt von Köln nach Frankfurt aufgenommen wurden, obgleich der Art. 11 der Konvention von 1804 deutlich sagt, dass diese Begünstigung nur für jene Waaren gelten solle, welche für die Stadt Frankfurt und nicht weiter bestimmt sind, eben so wenig wird es möglich, zu verhindern, dass nicht die von Holland nach dem Oberrhein und Main gehenden Waaren, unter einer oder der andern deutschen Flagge, Köln vorbei, nach ihrem Bestimmungsorte gelangen; die Aufhebung des Umschlagsrechts für alle Uferstaaten, nur nicht für Holland, würde also auf jeden Fall ihren Zweck verfehlen, und die Holländer würden den, für die übrigen Uferstaaten nicht sehr rühmlichen, Triumph davon tragen, nicht nur die Bedrückungen des Rheinhandels auf ihrem Grundgebiete ungestört fortsetzen zu dürfen, sondern auch an der Freiheit der Rheinschifffahrt den nämlichen thätigen Antheil, wie jeder andere Uferstaat zu haben, und noch hintenher des Schreckenbilds zu spotten, welches man auf dem Kölnischen Ufer für sie aufgestellt hatte.

Die partielle Aufhebung des Umschagsrechtes, welche ohnehin von den übrigen Uferstaaten als ein eigennütziger Vorschlag von Seiten Preussens angesehen werden könnte, weil man vielleicht denken würde, dass Preussen die Absicht habe, allen seinen unter Köln gelegenen Städten einen Stapel oder Umschlag für die vou Holland kommenden Waaren zu ertheilen, diese partielle Aufhebung, sagen wir, wird mithin die nämliche Wirkung hervorbringen, welche auch mit der absoluten Aufhebung desselben dann verbunden seyn wird, wenn wir nicht zu gleicher Zeit in der freien Schifffahrt des Rheins durch Holland bis in die See, eine Entschädigung für dieses grosse Opfer erhalten; diese Wirkung kann keine andere seyn, als jene, welche wir schon in unsern frühern Denkschriften vorhergesagt haben, dass nämlich Frankfurt sich des ganzen Speditionshandels bemächtigen wird, welchen Köln und die übrigen Städte der Rheinprovinzen des Königlich preussischen Antheils mit den Gegenden des Oberrheins, dem südlichen Deutschland und der Schweitz, bis jetzt getrieben haben, und welcher die vorzüglichste Quelle ihres Wohlstandes war.

Frankfurt, dessen Ehrgeitz es schon lange war, dem südlichen Deutschland das zu werden, was Nürnberg und Augsburg in früheren Zeiten, wo der Waarenzug noch über Italien ging, für den grössten Theil von Deutschland waren, Frankfurt, sagen wir, wird dann alle seine Kräfte aufbieten, um das Zenith seiner Grösse zu erreichen, und welches glückliche Zusammentreffen von Umständen findet hier nicht Statt? Die äusserst günstige Lage von Frankfurt auf dem Mittelpunkte zwischen Holland und dem südlichen Deutschland, an einem Flusse, der die Verbindung mit letzterm sehr erleichtert, der aber zugleich eine Umladung in leichtere Fahrzeuge zur Nothwendigkeit macht, die wohlfeilern Frachtpreise, die es aus besondern hierunten näher zu bestimmenden Ursachen zu bestimmen im Stande ist; die sehr bedeutenden Handelskapitalien, welche es besitzt, seine ausgedehnten Wechselgeschäfte mit den ersten Plätzen von Europa, seine vielbesuchten Messen,

seine Verbindung mit Bremen und Hamburg und die dadurch entstehende Leichtigkeit, sich den Bedrückungen des holländischen Fiskus zu entziehen, seine politische Verfassung endlich, welche ganz vorzüglich den höchsten Flor des Handels begünstigt, und kein dem Handelsstande nützliches Individuum der Militärpflichtigkeit unterwirft, — alle diese Umstände vereinigen sich, um Frankfurt zum ersten Handels- und Stapelplatz des deutschen Binnenlandes zu machen, und ihm alle Vortheile zuzuwenden, welche der Speditions- und Zwischenhandel mit Kolonialwaareu und Landesprodukten nur immer darbieten kann.

Wir haben hierbei gesagt, dass Frankfurt aus besondern Ursachen wohlfeilere Frachtpreise zu bestimmen im Stande seyn würde: Es verhält sich damit, wie folgt. Bekanntlich sind die Frachten von Holland nach Köln um 20 bis 30 und mehr Prozent höher als sie eigentlich seyn müssten. Verschiedene Ursachen tragen zur Beibehaltung dieser exorbitanten Frachtpreise bei; denn 1) werden dieselben von den Rheinschifffahrts-Kommissarien in Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht einseitig, und ohne alle Zuziehung des Kölner Handelsstandes bestimmt; da nun sehr viele zwischen Köln und Holland fahrende Beurtschiffer Holländer sind, und die holländischen Rheinschifffahrts-Kommissarien es sich zum ewigen Grundsatze gemacht haben, ihre Schiffer, auf Kosten des Auslandes, auf alle mögliche Weise, zu begünstigen, so kann man sich schon aus diesem Umstande erklären, warum alle unsere bisherigen Bemühungen, gemeldte Kommissarien zur Verminderung der Frachtpreise zu vermögen, fruchtlos geblieben sind; 2) ist die Zahl unserer holländischen Schiffer unverhältnissmässig gross, so, dass die von Amsterdam nach Köln fahrenden Schiffer, deren bei weitem die meisten sind, blos nicht mehr als eine Her-Reise in einem Jahre zu machen haben. Eine Verminderung der Frachtpreise würde natürlicherweise die Subsistenz dieser Schiffer noch mehr schmälern und kann mithin um so weniger bei den Rheinschifffahrts-Kommissarien in Amsterdam, welche das erste Wort bei Bestimmung der Frachten führen,

Eingang finden; 3) die Retourladungen von Köln nach Holland werden immer unbedeutender, wie sich dann im laufenden Jahre die heruntergegangenen Güter zu den heraufgekommenen Gütern verhalten, wie 1 zu 14. Diese Retourladungen sind daher, wenn man sie auf eine so grosse Anzahl von Schiffern vertheilt, für nichts zu rechnen. Alle diese Hindernisse würden für Köln fortdauern, auch dann, wenn man die Rangordnung nach Holland aufheben sollte. Die Holländer würden das, was sie nach Köln schicken *müssten*, uns auf ihren bisherigen Beurtschiffen zusenden, und wir könnten darin um so weniger eine Aenderung treffen, da wir, wie gesagt, keine bedeutende Rückladungen zu geben im Stande sind, und dazu noch weniger in Stand gesetzt wären, wenn die direkte Fahrt von Frankfurt nach Holland errichtet wird.

Wie ganz anders verhält es sich mit Frankfurt? Frankfurt hat nicht mit alten, höchst mangelhaften Einrichtungen zu kämpfen, sondern eine ganz neue Schifffahrt nach Holland zu organisiren; es kann dazu im Einverständnisse mit den Holländern, die ihm allen möglichen Vorschub thun würden, die Schiffer nach Gefallen wählen, und die Zahl derselben, nur nach dem wirklichen Bedürfnisse, bestimmen; diese neugewählten Schiffer werden sich zu einer um so billigern Fracht bequemen, da sie das ganze Jahr hindurch, so lange der Fluss nur schiffbar ist, beschäftigt seyn werden, auch ihrer kleinen Anzahl wegen auf bedeutendere Rückladungen in Frankfurt rechnen können: diese Wohlfeilheit der Frachten muss nothwendig einen sich stets vergrössernden Zusammenfluss von Waaren in Frankfurt erzeugen, und eben dieser Zusammenfluss wird seinerzeit wieder die Wasserfrachten von und nach Frankfurt auf einem sehr mässigen Fusse halten. Vergebens wird dann Köln suchen, seine freie Thätigkeit zu entwickeln, um an dem Speditions- und Zwischenhandel Antheil zu nehmen. Mit den grossen holländischen Schiffen, die bis jetzt zwischen Köln und dem Niederrhein fuhren, wird auch die Nothwendigkeit verschwinden,

in dem Hafen von Köln umladen zu lassen, seine topographische Lage wird ihm also von keinem weitern Nutzen seyn. Vergebens wird es sich bemühen, eine neue, den Zeitumständen angemessene, Schifffahrt auf dem Niederrhein zu errichten; der leidige Innungsgeist der holländischen Beurtschiffer, und der Schutz, den derselbe bei seiner Regierung findet, werden ihm stets unübersteigliche Hindernisse in den Weg setzen. Bei seinem gänzlichen Mangel an Verbindung mit den deutschen Seehäfen, vermittelst bequemer Landstrassen, musste es sich jede noch so drückende Verfügung von Seiten Hollands gefallen lassen; selbst die Zollverfassung unsers eignen Landes wird der Entwickelung unserer Industrie im Wege stehen; denn von den Waaren, welche wir auf dem Rheine für eigene Rechnung beziehen, um sie anderwärts zu verkaufen, werden wir, sobald dieselben nur in unsere Packhäuser aufgenommen werden, nebst den Wasserzöllen, einen mehr oder minder bedeutenden Landzoll entrichten müssen; während dass der Frankfurter, welcher in der nämlichen Absicht Waaren von Holland bezieht, keine andere Abgaben, als die Wasserzölle an unsere Regierung zu entrichten hat.

Kurz, so viele Vortheile Frankfurt für sich hat, so viele Nachtheile haben wir gegen uns, und es wird also eine sehr natürliche Folge seyn, dass der ganze Süden von Deutschland, und selbst ein grosser Theil der Schweitz, die Waaren, welche sie von Holland kommen lassen, nach Frankfurt consigniren, und jene, die sie auf einem Zwischenmarkte zu kaufen nöthig haben werden, von Frankfurt beziehen, auf ihre frühern Verbindungen mit Köln aber um so bereitwilliger verzichten werden, da ihnen dieselben gar keinen Vortheil mehr darbieten.

Auswanderungen, wie sie Köln vor ein paar Jahrhunderten schon einmal erlebte, werden wir auch dann wieder sich ereignen sehen, denn, wenn auch unsere Stadt gegenwärtig zwar nur ein Viertheil ihrer ehemaligen Bevölkerung besitzt, so ist die jetzige Volksmenge doch immer noch zu gross, und hat keine Subsistenzmittel, wenn ihr

Handel und Schifffahrt genommen werden. Diese Furcht ist kein Phantom; denn womit sollen die müssig lebenden Arme und Kapitalien beschäftigt werden, wenn sie das Einzige verlieren, wodurch sie in Thätigkeit gesetzt wurden? Wahrlich, wir können diese Betrachtung dem Gefühle und dem Gewissen derjenigen nicht nahe genug legen, die berufen sind, unserer Stadt das Endurtheil zu unterschreiben.

Kann nun aber Köln bei seinen ausgedehnten Verbindungen, und Mitteln die Konkurrenz mit Frankfurt nicht behaupten, so werden dieses die andern preussischen Städte um so weniger können, und der Sturz des Kölner Handels wird das Signal auch ihres Unterganges seyn.

Ganz in dem Geiste und dem Interesse des rheinischen Handels, hat schon der Handelsstand von Düsseldorf erklärt, dass die Aufhebung des Kölner Umschlages ihm kein erwünschtes Ereigniss seyn könne, wenn nicht die völlige Freiheit der Rheinschifffahrt durch Holland bis in die See damit verbunden wäre. Ebenso hat die Stadt Koblenz in ihrer Adresse an S.e Königl. Majestät ihren Beitritt zu den Wünschen, welche Köln in Betreff der Freiheit der Schifffahrt auf dem Niederrhein geäussert hatte, förmlich erklärt. Wir zweifeln nicht, dass diese Denkungsart auch jene der übrigen Städte am Rhein seyn werde, besonders, wenn sie erwägen, dass der Vortheil, den sie in Hinsicht der freien Zirkulation der Landesprodukte ihnen gewähren würde, nur einen sehr kleinen Theil des Verlustes compensiren würde, den die erdrückende Obermacht von Frankfurt auch für sie herbeiführen müsste.

Aus dem Gesagten würde es jedoch unrichtig seyn, zu folgern, dass wir das Umschlagsrecht von Köln und Mainz verewigt zu sehen wünschten; wir wissen uns nach dem Zeitgeiste und den daraus emanirenden Verfügungen der Wiener Convention zu richten, und hegen diesen Wunsch nicht. Nur das wünschen wir, dass einem jeden werde, was ihm werden soll; dass während alle Uferstaaten von der Konvention Vortheil ziehen, Preussen nicht allein das Opfer davon sey, dass Holland insbesondere nicht nur geniesse, sondern auch die Verbindlichkeit erfülle, die mit diesem Genusse verbunden ist.

Die Freiheit der Schifffahrt bis *in* die See (denn, was können die Worte der Urschrift: (*jusqu'à la mer*) wohl anders sagen wollen?) diese Freiheit, sagen wir, ist die erste, die wesentlichste Verfügung der Wiener Convention, sie ist die Axe, um welche sich das Ganze dreht, und ohne welche sie zwar für die Uferstaaten, nicht aber für die Nationen Europa's, deren oberste Machthaber derselben ihr Entstehen gaben, ein dauernd Interesse gewinnen konnte. Es liegt also in der Natur der Sache, dass man im Geiste dieser Konvention nicht fortschreiten und die darin vorgezeichneten Verfügungen nicht ins wirkliche Leben treten lassen könne, ohne jene erste und wesentliche Verfügung stets vor Augen zu haben, und dass mithin zwischen dem deutschen und holländischen Rhein schlechterdings keine Scheidewand aufgeführt werden dürfe.

Wird uns diese Freiheit der Rheinschifffahrt bis in die See gestattet, wie es in der Convention ausgesprochen ist, so wird uns, wo nicht völliger Ersatz für den Verlust des Umschlagsrechtes, doch wenigstens die Möglichkeit unsere Thätigkeit, in freier Konkurrenz mit Frankfurt, zu entwickeln; die Schiffe, welche alsdann von London, Antwerpen und andern Seehäfen in die Mündungen des Rheines mit Waaren einlaufen, welche für die Rheingegenden bestimmt sind, würden wohl schwerlich weiter als Köln kommen können; in dem Hafen von Köln würde sich dann ein natürlicher Umschlag dieser Waaren bilden, welcher jenem von Frankfurt allerdings zur Seite gesetzt werden könnte, und da mit dieser neuen Ordnung der Dinge zugleich alle Zinsbarkeit gegen Holland aufhörte, so würden wir, wo nicht die Vermehrung, doch wenigstens die Erhaltung unseres bisherigen Zwischenhandels mit Zuversicht hoffen können.

Zum Schlusse dieser Bemerkungen und um einen anschaulichen Begriff von dem relativen Werthe des Umschlages von Köln, und des von Holland in Ausübung gesetzten Durchfuhrsystems, zu geben, wollen wir die Arithmetik zu Hilfe nehmen, um diesen Werth durch Zahlen auszumitteln; denn während dass Preussen und Holland streitend einander gegenüber stehen, und ersteres den Schlagbaum des Umschlags zu Köln nicht aufheben, und letzteres von seinen angemassten und usurpirten Ansprüchen nicht nach-

lassen will, möchte es diesem oder jenem beifallen, zu glauben, Preussen könne ungefähr eben so viel Interesse dabei haben, den Schlagbaum nicht gehoben zu sehen, als wohl Holland es hat, von seinen Ansprüchen niemals abzugehen, wenn es selbst das Umschlagsrecht von Preussen sich verewigen sehen würde. Wie sehr man nun bei einer solchen Vermuthung Preussen Unrecht thun würde, ergiebt sich aus folgender Berechnung.

Im Hafen von Köln sind vom 1. Januar bis zum 19. November d. J. von Holland angekommen:

an gewöhnlichen Ranggütern	828,865	Ztnr.
„ Getraide	728,318	-
„ Salz	163,379	-
im Ganzen	1,720,562	-

Wir wollen annehmen, dass diese Güter alle durch Holland transitirt hätten: denn, dass sie nicht alle bloss durchgefahren, sondern auch zum Theil vom holländischen Zwischenhandel hergekommen sind, kann hier nicht als Einwendung dienen, indem nur von dem Interesse die Rede ist, welches Holland und Preussen (für Köln) an diesem Waarenzuge haben können, und was vom holländischen Zwischenhandel, oder dessen Fabrikation, herkömmt, hat ja ohnehin an Holland *mehr* Vortheil hinterlassen, als die Transitrechte. Also angenommen, die ganze Masse dieser Güter hätte durch Holland *nur* transitirt, so hat Holland daran gewonnen:

a) das Lastgeld;

b) die Transitrechte;

c) die Speditionslasten;

d) die 15 o/o Extraauflage auf die Wasserzölle nehmen wir nicht in Anschlag, weil diese das Schifffahrtsoktroi repräsentiren und vom Rechtmässigen, wenn es auch nur scheinbar wäre, wollen wir nicht reden. *Suum cuique.*

a) das Lastgeld von 1,720,562 Zentner zu fl. 2. 12 kr. oder 5 Franken 56 Cts. per Last oder 40 Zentner, beträgt: 239,158 Fr.

zusätzliche 15 o/o	35,874	-
	275,032	-

b) Die Transitrechte betragen bei einigen Artikeln nur 1, bei andern 2, bei vielen aber 3 o/o. Als Mittelsatz können wir 2 o/o annehmen und man wird diess um so weniger als übertrieben ansehen, da englischer Melis, Pfeffer und andere Gewürze, Droguerien etc. unter jene Artikel gehören, welche 3 o/o entrichten, und dabei den meisten Werth haben, oder doch von frequenter Durchfuhr sind.

Um nun die Transitrechte von obigen 1,720,562 Zentnern auszumitteln, muss für diese Waaren der Werth festgestellt werden, und wir thun dieses nach sehr mässigen Sätzen, wie folgt:

828,865 Ztnr.	an gewöhnlichen Ranggütern und also grösstentheils Kolonialwaaren zu 80 Fr. den Zentner	66,309,200 Fr.
728,318 -	Getraide zu 20 Fr. per Zentner	14,566,360 -
163,379 -	Salz zu $5\frac{1}{2}$ Fr. per Zentner	898,584 -
1720,562 Zentner,	werth	81,774,144 -
Transitrecte hievon im Durchschnitt 2 o/o, machen . .		1,635,482 -
zusätzliche 15 o/o		245,322 -
Total der Mauth- oder Transitgebühren		1,880,804 -

c) Die Speditionsunkosten haben wir in unserer frühern Denkschrift nicht höher als 1 Gulden für den Zentner angegeben; wir haben jedoch seither unaufhörlich erfahren, wie viel mehr uns diese Ausgabe bei den meisten Artikeln zu stehen kömmt; inzwischen, um überall nur Minimumssätze anzunehmen, wollen wir bei 1 Gulden stehen bleiben, und obschon dieser $2\frac{1}{7}$ Franken ausmacht, so nehmen wir doch nur runde 2 Franken, um die wenigen Artikel, welche weniger kosten könnten, damit zu compensiren; demnach kommen auf 1,720,562 Ztnr. zu 2 Fr. . 3,441,124 Fr.

d) Die holländischen Wasserzölle betragen nach den verschiedenartigsten Veranschlagungen von 3 - 5 Gulden für die Last. Wir wollen als Mittelsatz 4 Gulden gelten lassen, und dafür den wirklichen Werth mit $8\frac{1}{2}$ Fr. für 40 Zentner nehmen, was auf die 1,720,562 Zentner ausmacht:

Fr. 365,619

davon 15 o/o machen - 54,843

Recapitulation.

a)	Das Lastgeld beträgt	275,032 Fr.
b)	Die Transitrechte	1,880,804 -
c)	Die Speditionskosten	3,441,124 -
d)	15 o/o auf den holländischen Wasserzöllen . .	54,843 -
	TOTAL	5,651,803 -

auf die Güter für Köln und weiter Rheinaufwärts während 10½ Monaten.

Aber diejenigen Waaren, welche Köln nicht erreicht haben, sondern nach den preussischen Provinzen auf beiden Rheinufern unterhalb Köln nach Aachen über Uerdingen und Henry-Chapelle nach dem Münsterlande, Westphalen etc. gegangen sind, müssen diesen Tribut nach dem gleichen Maasstabe bezahlen, und es wird eben so unwahrscheinlich seyn, als es leicht zu beweisen seyn dürfte, dass das Quantum dieser Waaren zu jenen bis Köln gegangen, sich verhalten könne, wie 1 zu 6. Dem ausgemittelten Betrag von 5,651,803 Fr.
ist also noch beizufügen ⅙ oder 941,965 -
und der Gesammtbetrag 6,593,770 -
wäre derjenige, den Holland von Preussen diesseits der Weser, und vom übrigen Rheinhandel *bloss Stromaufwärts*, während eines Zeitraums von 10½ Monaten, erhoben hat. Es ist wohl überflüssig zu bemerken, dass die Summe, welche Holland durch seinen Zwischenhandel und seine Fabrikation gewinnt, weit grösser seyn müsse. Doch wir bleiben bei den mehr als 6½ Millionen stehen und gehen zu dem Vortheile über, den Preussen für Köln aus dem dasigen Umschlagsrechte in dem nämlichen Zeitraum gewonnen hat.

828,865 Zntr. gewöhnliche Ranggüter kosten zu Köln *im allerhöchsten Anschlage* an sämmtlichen Unkosten 50 Cent. per Zentner 414,432 Fr.
891,697 - Getraide und Salz hingegen nur 30 Cent. . . 267,509 -
681,941 -

davon ist abzuziehen, was dem Kölnischen Eigenhandel gehört und wir nicht höher als $\frac{1}{15}$ 45,462 Fr. annehmen, und es bleibt ein Gesammtbetrag von 636,479 – den das Umschlagsrecht von Köln eben so oft verzehrt, als Holland das zehnfache erhoben und genossen hat.

Dieses Verhältniss von 1 zu 10 wäre also der relative Werth der respectiven Zankäpfel zwischen Preussen und Holland. Dem Statistiker wie dem Diplomatiker muss er ein gleiches Interesse darbieten, und es wäre verwegen von uns, zu zweifeln, dass diejenigen, welche das Wohl des preussischen Staats zu bewahren haben, mit dem Ernste fortfahren wollten, den sie bisheran bei der Central-Commission der Rheinschiffahrt dem Commissarius der Niederlande mit so ruhmvoller Beharrlichkeit entgegensetzten.

Es würde uns ungemein freuen, wenn die Bemerkungen, welche wir hier die Ehre haben, E. H. vorlegen zu können, den Beifall eines über unser wahres Handelsinteresse so aufgeklärten Staatsmannes erhielten. Ist es wirklich unläugbar, dass alle uns umgebende Staaten, indem sie nur ihr eigenes Beste zu befördern suchen, auf unsern Ruin hinarbeiten, und dass die missliche Lage, worin sich unsere Industrie befindet, sich noch seit Kurzem dadurch bedeutend verschlimmert, dass Oestreich den Eingang unserer Tücher und sonstigen wollenen Zeuge in seine italienischen Staaten verbot; ist es nur allzuwahr, dass Holland sein Bedrückungssystem gegen den Rheinhandel ohne Scheu verfolgt, und dass zu den frühern Lasten jetzt auch noch neue hinzukommen, indem nun jedes nach einem rheinischen Hafen bestimmte Schiff, in welches Wein, Brantwein, Salz oder ein anderer den indirekten Belästigungen unterworfener Gegenstand verladen wird, wäre auch die Quantität davon noch so klein, von dem Tage der Einladung an, bis zu dem Augenblicke, wo der Schiffer das holländische Gebiet verlässt, mit zwei Mauthbeamten besetzt wird, denen der Schiffer, auf Kosten des Empfängers der Waare, ausser der Beköstigung, täglich 3 Gulden

bezahlen muss, auch dann, wenn er einen Monat lang und mehr durch widrige Winde auf holländischem Gebiete aufgehalten wird, so dürfen wir allerdings mit Zuversicht hoffen, dass unser hohes Ministerium uns ebenfalls in kräftigen Schutz nehmen und vor der Hand weder in die partielle noch absolute Aufhebung unseres Umschlagsrechtes einwilligen werde, es sey denn, dass uns zu gleicher Zeit in der völligen Freiheit der Rheinschifffahrt bis in die See ein Ersatz für das Opfer gebracht werde, welches die Wiener Convention uns in der Voraussetzung und als Folge jener allgemeinen Freiheit aufgelegt hat.

Wir bitten E. H. von diesen Bemerkungen nach Ihren tiefen Einsichten den am dienlichst scheinenden Gebrauch machen zu wollen und die Versicherung etc.

Die Mitglieder
der Königlich preussischen Handelskammer.

Nachschrift.

Nachdem wir diese Denkschrift geschlossen haben, erhalten wir folgende vertrauliche Mittheilung aus Holland, die wir buchstäblich *im holländischen Geiste* hier nachtragen.

„Mit Anfange künftigen Jahres werden wir wahrscheinlich manche weise (?) Veränderung im Zollsystem erfahren, worunter auch diejenige zu zählen ist, dass die aus dem Mittelmeere kommenden Schiffer einen um 5 o/o höhern Tribut zahlen müssen, wenn sie unter anderer als niederländischer Flagge fahren."

Sind unsere Fortschritte in der Handelsfreiheit keine Spiegelfechtereien *und noch etwas mehr*, dann müssen wir unsere Augen erblindet haben und unserem empörten Gemüthe müssen die Ausbrüche des höchsten Unwillens verziehen werden, wenn wir die Monstruosität in dem Verhältniss der Ansprüche, die an Holland gemacht werden *müssen*, gegen jene betrachten, welche an Köln gemacht werden können.

Köln soll *vorangehen*, mit dem Opfer, das der Zeitgeist fodert.

Köln kann nichts weigern wollen, was diesem Geiste gemäss ist, aber wir fodern ebensoviel *für* Köln und können der Unbescheidenheit wohl nicht beschuldigt werden, wenn wir dem zehn Ellen langen Riesen Hollands, der bis heute noch immer gewachsen ist, den Vortritt vor dem Zwerglein Kölns zumuthen. Wir fordern ferner, dass der Fall Kölns, wenn die gebieterischen Mächte ihn beschlossen haben, mit der Ehre geschehe, die Köln schon darum in Anspruch nehmen muss, weil diese Stadt der grössten Monarchie in Deutschland angehört, und darum die zweite Schwester an Grösse, die erste aber an wohlerworbenem Ruhme ist.

Darum soll sie nicht eher fallen, als sie muss und so lange stehen, als sie mit dem ihr zur Seite stehenden Rechte kann.

XXXVI.

Worin besteht die wahre Freiheit des Handels in Deutschland?

Wenn man zur Beförderung des allgemeinen Handelsinteresse von Deutschland jene Grundsätze in Anwendung bringt, welche das Kongresskomité zu Wien bei Entwerfung der Rheinschifffahrtskonvention angenommen hat, so kann der Gang des Handels im Innern von Deutschland, die schönste Epoche erreichen.

Nur nicht weiter, als jene hohe Versammlung sich in die Bestimmungen eingelassen hat, darf man das Detail berühren, wenn man nicht mit dem besten Willen die Hoffnungen zernichten will, die man zu erreichen beabsichtigt.

Aus den Abstimmungen bei der durchlauchtigsten Bundesversammlung über den Verkehr der nothwendigsten Lebensbedürfnisse, erkennt man die verschiedenen Handelssysteme der Staaten von Deutschland.

Hieraus zeigt sich das Unmögliche, für das Detail Bestimmungen zu treffen, wenn man nicht zu vielen Interessen zu nahe treten will.

Sollen selbstständige Staaten zu einem gemeinschaftlichen Zwecke

sich dauerhaft verbinden, so muss aus dieser Verbindung für alle unmittelbarer, und wo dieser für einzelne fehlt, wenigstens mittelbarer Vortheil erwachsen, sonst kann man nie für eine dauerhafte Folge Bürgschaft hoffen, wie die Erfahrung beweisst.

Wo die allgemeinen Grundsätze das Privatinteresse der Staaten und ihren bisherigen Handelsgang bedrohen, müssen zerstörende Reibungen entstehen.

Für den allgemeinen Handel, für das grosse Handelssystem haben solche Reibungen keinen bedeutenden Einfluss. Aber einzelne Staaten können mehr oder weniger dabei leiden — in eben dem Maasse, wie die Vortheile davon auf andere übergehen. Der denkende, ausgebildete Handelsmann verdient und macht nicht blos das Geschäft, wo er wohnt. Er hat nur hier das Central-Bureau seines Geschäftes. An vielen andern Orten, wo und wie es ihm in dem Momente zuträglich dünkt, bildet er Niederlagsplätze für diese oder jene Handlungsartikel. Die Güter gehen von da über jene Wasser- und Landstrassen, die dem Handel am günstigsten sind. Sie umgehen die Länder, die dem Geschäft oder dem Transit Hindernisse in den Weg legen. So weicht der kluge Handelsmann den Erschwernissen des Handels überall aus. Für ihn giebt es keine Hindernisse, er weiss sie zu besiegen und selbst durch sie Vortheile vor andern zu gewinnen. Ja, wo alle Erschwernisse gehoben sind, findet der kluge Kopf keinen Spielraum — es ist keine Kunst mehr — Handelsmann zu seyn; allein so wie der Spekulationsgeist sein grosses Interesse im Handel verliert, breitet sich die Wohlthat desselben über alle Staaten aus und lässt sie die Vortheile desselben segnend geniessen.

Im Ganzen bringen daher Erschwernisse des Handels, dem Handel selbst keine so grosse Nachtheile. Aber einzelne, besonders kleine Staaten, können dadurch ihren Handel für sich und andere zernichten, wenn Umstände eintreten, die den Handel abziehen, wenn Land- und Wasserstrassen deswegen vermieden werden, weil andere Wege, ge-

ringern Zwang und grössere Sicherheit geben, wenn Bequemlichkeit mit wohlfeilern Transportmitteln den neuen Weg begünstigen.

Wenn es nur andere Provinzen eines grossen Staates sind, in welchen die Handelsstrassen wechseln, so bliebe doch der Handel oder der Transit im Lande; wenn aber die Erschwernisse, die Ableitungskanäle in andere fremde Staaten ziehen, dann sind die Folgen unübersehbar. In Deutschland ist hier doppelte Vorsicht nöthig.

Man muss nicht glauben, dass zur Aufrechthaltung des allgemeinen Mauthprinzips, Elsass des Transitohandels entbehren muss, man muss nicht denken, dass der König so wenige Rücksichten auf das Wohl der Elsässer nehme, dass er das Verdienst von Tausenden seiner Unterthanen aus dem Auge verlöre, um einem Gesetz keine Ausnahme zu gestatten. Das Gesetz, welches dem Elsasse nachtheilig ist, wird zehnfach grössern Nutzen vielen andern Departementen bringen, wenn die Seehäfen von Frankreich im Stande seyn werden, die östlichsüdlichen Provinzen von Frankreich, die Schweitz und das dort angrenzende Deutschland, mittelst seiner südlichen Kanäle oder billiger Landfrachten, mit den Waaren der fremden Welttheile zu versorgen. Die Niederlande gewinnen in diesem Augenblicke bei dem Verbote: Sie benutzen die Umstände; die Waaren können jetzt noch auf dem niederländischen Rheine einen Zoll vertragen, besonders, wenn der Tarif nach der Konvention von 1815 auf den Uferlängen vertheilt wird. Sie werden ihn schnell wegnehmen, wenn auf andern Wegen die Waaren wohlfeiler geliefert werden können.

Wenn Oesterreich, seitdem es Seestaat ist, den Handel von *seinem* Seegebiet aus, in das Innere seiner Länder begünstiget, so ist das aus mehr als einer Rücksicht nützlich. Da aber Böhmen seine Waaren von der Elbe, Oberösterreich von der Donau wohlfeiler beziehen kann, als sie über Triest geliefert werden können, da die Handelsstrassen von der Elbe her und über die Donau bedeutende Strecken im österreichischen Gebiete durchziehen und der Gewerbthätigkeit vieler tausend Be-

wohner Nahrung und Leben geben können, — so verdienen auch diese Ländertheile, in Beförderung ihres Transithandels geeignete Rücksicht, besonders weil in dem Zusammenhange eines so grossen Reichs — diese Konkurrenz ganz unschädlich, das Geld aber mehr vertheilt und in grösserer Menge im Lande bleibt.

Aus diesen wenigen Beispielen geht indessen hervor, dass der Handel die Produkte am wohlfeilsten liefern kann, wo der natürlichste Gang den wenigsten Erschwernissen unterworfen ist, dass also eine allgemeine Freiheit des Handels das klügste System aller Regierungen wäre und dass diejenigen sich und ihren Unterthanen am meisten schaden, die die grössten Erschwernisse darauf legen.

Die Kunst, den Handel von Deutschland zu befördern, besteht also darin, demselben alle Hindernisse aus dem Wege zu schaffen. Dieses weise System hat das Wiener Kongress - Komité mit strengster Klugheit befolgt. Werden diese Bestimmungen auf dem Rheine und den übrigen Strömen und Flüssen vollzogen, so bleibt dem Handel auf diesen Strecken nichts zu wünschen übrig. Es ist nichts mehr zu thun, als *den Gütern einen gesetzlichen Ein- und Ausgang vom Meere her und zum Meere zu sichern und die Handelsstrassen zu Land denen des Wassers gleichförmigen Bestimmungen in Rücksicht des Güterzugs zu unterwerfen.*

Es entsteht also hier die einzige Frage über das Seerecht, oder über das Recht der Seestaaten Deutschlands, sich ihres Seerechts in Ansehung der ein- und ausgehenden Güter unumschränkt zu bedienen.

Wo keine Traktate mit andern Staaten in Mitte liegen, hat jeder Staat das Seerecht — auf dem seine Ufer begrenzenden Meere. Keine andere Nation hat das Recht an seinen Ufern zu landen, ohne sich den Gesetzen zu unterwerfen, die der Staat hiezu angeordnet hat.

Das Königreich der Niederlande hat das ungezweifelte Recht an seinen Seeplätzen einen Seezoll zu erheben. In der Wiener Convention hat man dieses Seerecht nicht berührt, indem die Schifffahrt frei seyn soll, bis *an* die See.

Die Freiheit der Schifffahrt und des Handels ist aber für Deutschland auf allen Strömen gefährdet und nur illusorisch — wenn sie blos geht bis *an* die See, weil es in der Macht der seebegrenzenden Länder liegt, die von der See ein- oder zur See ausgehenden Güter Deutschlands nach Willkühr zu belasten oder gänzlich zu verbieten.

Der Rheinhandel hängt also gänzlich von Holland ab, wenn dessen Freiheit sich nicht weiter erstreckt, als bis *an* die See. Dass die Güter auch durch die Elbe und Weser nach Deutschland gelangen können, bestimmt die Regierung der Niederlande freilich zu billigen Rücksichten; allein diese Billigkeit lastet doch schwer auf allen den Rheinstrom begrenzenden Uferstaaten und der in den Rhein sich ergiessenden Flüsse.

Auf gleiche Weise kann der Handel und die Schifffahrt auf der Elbe und Weser nie die erwünschte Freiheit geniessen, wenn nicht über das Seerecht an den Seeküsten Deutschlands, für dessen Schifffahrt und Handel genau bestimmt wird.

Dies wäre also der erste Punnkt, der eine genaue Erörterung verdient und für Deutschland von der ersten Wichtigkeit ist. *)

Dieser wichtige Gegenstand kann mit der nämlichen Billigkeit regulirt

*) Die Regierung der Niederlande kann hier mit Recht die Einwendung machen, dass ihre Seegebiete nicht zu Deutschland gehören, folglich Bestimmungen, welche für die Seeplätze Deutschlands getroffen werden, keinen Bezug auf Holland haben können. Wenn aber die Regierung der Niederlande bedenkt, dass der Handel ihrer Unterthanen grösstentheils durch den Waarenbezug auf dem Rhein geführt wird, und dass es Mittel giebt, die über See kommenden Güter, dicht neben der niederländischen Gränze auf den conventionellen Rhein zu bringen, so möchte dieser Staat vielleicht geneigte Rücksicht nehmen, um solche Collisionen abzuwenden. Uebrigens hat dieser Umstand, und die Bestimmungen über das holländische Seerecht einen grossen Einfluss auf den Aktivhandel dieses Königreichs, und es ist nicht zu läugnen, dass sein Aktivhandel in dem Maase abnehmen dürfte, wie der Transithandel von und zu der See zunimmt, wenn nicht der holländische Handelsgeist und seine Thätigkeit mit dem wohlbegründeten Kredit und Geld seiner Comptoire ihn zu erhalten weiss.

werden, nach welcher der Tarif der Zollgebühren auf dem Rheine festgesetzt wurde.

So wenig, als es, nach erfolgter Unterzeichnung des Wiener Traktats, einem Rheinuferstaat überlassen seyn kann, wenn Waaren als Transit auf seiner Rheinstrecke passiren, ausser der Octroigebühr oder dem Wasserweggelde, noch einen eigenen Durchgangs- oder Douanenzoll zu erheben, so wenig darf es — nach darüber zu treffenden Bestimmungen — künftig dem Seestaat erlaubt seyn, *willkührliche* Eingangszölle zu erheben, oder den Ein- und Ausgang einer Waare gänzlich zu verbieten. Gerecht und billig ist es aber — da die Seestaaten Herrn der angrenzenden Meere sind — für den Durchgang fremder Waaren, nach dem Verhältnisse und auf dieselbe Art, wie auf den Strömen und Strassen von Deutschland festgesetzt wird, ein verhältnissmässiges Weggeld zu erheben, das an allen Punkten, wo dasselbe am Meere erhoben wird, gleich seyn muss.

Die Haupthandelspunkte von Deutschland liegen nicht alle an den Wasserstrassen. Sie lassen sich nicht nach Willkühr verlegen. Der fundirte Reichthum gewisser Handelsstädte Deutschlands fesselt sie an gewisse Punkte. Darum verdienen die Hauptlandstrassen des Handels die nämliche Rücksicht der Wasserstrassen.

Wenn die Landstrassen nicht mehr durch die Frohnden der Unterthanen gebaut und unterhalten werden, wenn sie in jedem einzelnen Staate, durch einen gerecht repartirten Beitrag aller Bewohner stets in gutem Zustande seyn und bleiben können, dann ist es auch nicht schwer, das Weggeld in ganz Deutschland auf bestimmten Distanzen nach einem allgemeinen Tarife festzusetzen.

Dies wäre der zweite Hauptpunkt, der eine allgemeine Betrachtung verdiente. So wie die Meere, der Schifffahrt der Ströme die Hauptgütertransporte liefern, so sind die grossen Handelsstädte Deutschlands, die grossen Niederlagsplätze der Waaren, die vom Lande aus nach den Strömen und von da abwärts in die Meere gehen. Die Ufer-

staaten unterhalten die Leinpfade und das Strombett, so sollen die Staaten, durch deren Gebiet die zu bestimmenden Haupthandlungsstrassen führen, diese zu bauen gehalten seyn. Je mehr Nebenstrassen ein Staat ausser seinen Hauptstrassen unterhalten will, je grössere Erleichterungen dadurch dem Transit und innern Handel gegeben werden, je mehr wird die innere Thätigkeit gewinnen und in diesem Verhältnisse wird in Zukunft, wie jetzt, ein Staat vor dem andern Vorzüge gewinnen.

Indessen werden die allgemeinen und überall auf gleiche Weise angewandten Beförderungsmittel — auch allgemeinen Nutzen stiften.

Unter diesen Umständen werden die Wassertransporte billige Frachten versprechen, wenn die Zahl der Schiffer und die Grösse ihrer Schiffe, der Menge der Waaren und dem periodischen Gange des Handels angemessen sind. Zu viele Schiffer in Rangladungen vertheuern die Fracht oder bringen sich untereinander durch Konkurrenz, bei der Frachtbestimmung ohne Rang, an Bettelstab.

Die Landtransporte könnten um vieles wohlfeiler werden, wenn sie durch Entrepreneurs verführt würden, welche auf besondern Stationen die Pferde wechselten und nur die Kondukteurs der Ladungen bis an den Ort ihrer Bestimmung behielten. *) Einer klugen Landespolizei muss es überlassen bleiben, welche Einrichtungen mit dem Handelsstande zu verabreden, und die Sache nach Umständen zu leiten, d. h. nach den Wünschen des Handelsstandes zu begünstigen.

Bei allen diesen Vorbereitungsmitteln wird doch derjenige Staat den grössten Transithandel haben, der auf den kürzesten und besten Wegen dem Schiffer und Fuhrmann sichere Rückfrachten bedingen kann.

Diese Rückfrachten kommen entweder von andern Staaten, in die Sammelplätze des Handels, oder es sind Erzeugnisse des Landes oder der innern Fabricken und Manufakturen.

*) Dieses Mittel ist zur Beschleunigung der Land- und Wassertransporte überall anwendbar.

Das Interesse eines jeden Staates ist es, sich der der klügsten Mittel hiebei zu bedienen, zu dem höchsten Ziele zu gelangen; denn darin besteht der höchste Reichthum aller Staaten. Die Mittel zu wählen, müssen jedem Staate unbeschränkt überlassen seyn und darum dürfen für solche Gegenstände des Handels niemals allgemeine Bestimmungen getroffen werden.

Die Wiener Konvention bezeichnet diesen richtigen Gang der Handelsverhältnisse von Deutschland, und indem sie der Handelsfreiheit im allgemeinen vollen Genuss gewährt, d. i. indem sie den Transit jeder Gattung Güter, (vorerst auf den Wasserstrassen) durch alle deutsche Staaten erlaubt und ein bestimmtes Wasserzollgeld für dieselben festsetzt — überlässt sie jedem Staate das Recht, in Hinsicht seines innern Verkehrs, in Hinsicht der Einfuhr fremder Waaren, oder der Ausfuhr seiner Landeserzeugnisse — nach Umständen und nach den eignen Staatsverhältnissen zu gebieten.

Auf diese Weise wäre also der Handel in ganz Deutschland bis *an* die Grenze eines jeden einzelnen Staats völlig frei. Wie nun jeder Staat seinen innern Handel belasten oder erleichtern will — mag ihm überlassen bleiben.

Das leichteste Mittel auch hier gewünschte Freiheiten zu gestatten, wäre, die Hauptniederlagsplätze eines jeden Staats — zu Handelsfreistädten zu erklären, und sie in Hinsicht der Ein- und Ausfuhr der Waaren, so zu behandeln.

Antwort der Majorität der Central-Commission auf den unter N.° XXVII im III. Heft, S. 173 abgedruckten Präsidialvortrag; in der Sitzung vom 27. März l. J.

Déclaration de la majorité de la commission centrale sur le vote de M.r le commissaire de Prusse, conçernant l'expression *commission centrale*, dont elle s'est service.

La déstination et le cercle des attributions de la commission centrale ayant été tracée par l'art. 16 de l'acte du congrès de Vienne, il a été stipulé par l'art. 17 du même acte, que la commission centrale prendra ses décisions d'après la majorité des voix. Par conséquent la majorité des voix porte le nom collectif de *commission centrale*, et prononce sous ce nom, son opinion et son avis. Ce n'est pas l'interpretation, mais bien l'exécution du traité de Vienne, qui, d'après l'opinion bien juste, quoiqu'elle n'à pas été constamment suivie, de M.r le commissaire de Prusse, est la tâche de la commission centrale, et c'est donc aussi par ce motif, que la majorité se sert de droit, et entiérement d'après la teneur de la loi, du nom collectif de commission centrale: ce qui du reste ne peut préjudicier d'aucune manière aux droits réservés à la minorité par l'art. 17.

C'est d'après ces principes, qu'il a été constamment agi jusqu'à présent par la commission centrale, et on doit en effet s'étonner de ce que M.r le commissaire de Prusse veut s'en écarter actuellement.

Pays-Bas. *) Le commissaire de S. M. le roi des Pays-Bas ne fait nulle difficulté, de se joindre à la déclaration de la majorité par rapport à l'objet du §. V. du procès-verbale de la 90.e séance concernant l'expression *commission centrale.*

*) In der Sitzung vom 3. April l. J.

I n h a l t.

Fortsezzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(IV. Heft.)

Seite

XXXII. Memoire der Deputirten des Bremer und Oberländischen Handelsstandes zur Beförderung einer besseren Weser-Schifffahrts-Ordnung, an ihre Committenten . 185

XXXIII. Gutachten der Administrationscommission für die Rheinschifffahrt: Die vom Handelsstande zu Mainz in Verbindung mit jenem von Köln zu errichtende Versicherungsanstalt für die Waarentransporte auf dem Rhein und Main betr. 203

XXXIV. Idées sur l'Etablissement d'une caisse d'assurance au moyen de laquelle toutes les Denrées et Marchandises, transportées sur le Rhin, seraient garanties aux propriétaires contre les accidents facheux de toute nature. 209

XXXV. Schreiben der Handlungskammer zu Köln an den Königl. Preussischen Bevollmächtigten bei der Central-Commission für die Rheinschifffahrt zu Mainz. 229

XXXVI. Worin besteht die wahre Freiheit des Handels in Deutschland? . . . 243

Antwort der Majorität der Central-Commission auf den unter N.° XXVII. im III. Heft, S. 173 abgedruckten Präsidialvortrag; in der Sitzung vom 27. März l. J. 251

XXXVII.

Oberländisches Weser-Schifffahrts-Regulativ, so wie solches von den dazu bevollmächtigten Deputirten des Bremer und Oberländischen Handels-Standes verabredet und beschlossen, auch nachher von den grössern Bremer und Oberländischen Handels-Deputationen genehmigt worden ist.

a) Ueber die Schifffahrt von Bremen nach allen Plätzen an der Weser, jenseits Höxter bis Münden inclusive et vice versa.

Einleitung.

1. Die mannigfaltigen Mängel, welche bisher bei der Weser-Schifffahrt von Bremen nach den oberländischen Plätzen an der Weser et vice versa, zum grossen Bedruck des Handels eben so sehr, als zum Verderben der Weser-Schiffer Statt fanden, haben es höchst nöthig gemacht, zum Besten des Handels und der Schifffahrt auf diesem Strome jetzt ein solches Weser-Schifffahrts-Regulativ festzustellen, wodurch jenem Bedrucke auf eine dauerhafte Weise ein Ende gemacht werden könne.

Wir, die bei der Weser-Schifffahrt von Bremen nach dem Oberlande et vice versa interessirten Bremer- und Oberländischen Kaufleute, beschliessen also, nach deshalb getroffener Vereinigung, sowohl auf den Grund der Pflicht für das Interesse unserer auswärtigen Han-

dels-Freunde die möglichste Sorge zu tragen, als in Kraft des Rechts, über die Verladung der Güter, welche für unsere Rechnung und Gefahr gehen, unbeschränkt disponiren, und folglich dem solche Güter einladenden Schiffer über den sichersten, geschwindesten und billigsten Transport derselben, gültige Bedingungen und Vorschriften ertheilen zu können, hiermit Folgendes.

ERSTER ABSCHNITT.

Allgemeine Bestimmungen.

2. In so ferne Versender und Empfänger der zu Schiff transportirt werdenden Güter ein Recht haben können, die Wahl der Schiffer zum Transport dieser Güter auch im Allgemeinen zu reguliren, oder vielmehr den Transport dieser Güter im Allgemeinen unter verschiedene Schiffer, nach festen Grundsätzen, für beständig zu vertheilen, bestimmen wir, dem Herkommen und der Billigkeit gemäss, folgendes:

Die Schifffahrt von Bremen nach der Oberweser, und zwar nach allen Plätzen jenseits Höxter bis Münden inclusive et vice versa, soll zu 2/5 dem Besitze Hannöverischer, zu 2/5 dem Besitze Preussischer und zu 1/5 dem Besitze Hessischer und Bremer Schiffer zugetheilt und anvertrauet werden.

ZWEITER ABSCHNITT.

Anordnung einer Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft.

3. Dem eben aufgestellten Prinzip, und dem gegenwärtigen Bedürfnisse des Bremer Handels nach der Oberweser et vice versa gemäss, sind die in der Anlage No. 1. verzeichneten Schiffer, unter den in dieser Anlage enthaltenen Bedingungen gewählt worden, um ausschliessend in der aufgestellten Reihefolge die vorkommenden Handels-

güter von Bremen nach allen Plätzen an der Weser, jenseits Höxter bis Münden inclusive et vice versa zu transportiren, und vereint eine Mündensche Schifffahrts-Gesellschaft zu bilden.

Jedoch geschieht diese Wahl unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, irgend einen dieser Schiffer von eben gedachter Schifffahrt alsdann wieder ausschliessen zu können, wenn demselben bei einem Unglücksfalle ein grosses Versehen zur Last fällt, oder wenn dersesbe ohne völligen Schaden-Ersatz zu leisten, die Güter aus Nachlässigkeit oder Eigennutz in einem schlechten Zustande abgeliefert hat.

Würde nun im vorliegenden Falle ein Hannöverscher Schiffer von der Mündenschen Schifffahrt ausgeschlossen, so soll dafür auch ein Hannöverscher Schiffer für die Mündensche Weser-Schifffahrt sofort wieder gewählt werden; eben so soll ein Preussischer oder Hessischer oder Bremer Schiffer wieder gewählt werden, wenn der Ausschliessungs-Fall den einen oder den andern von diesen getroffen hat.

4. Damit die Mitglieder der Mündenschen Weser-Schiffahrts-Gesellschaft bei ihrem Geschäfte denjenigen Wohlstand erwerben können, der nothwendig ist, um mit einer Familie auf Schifferweise anständig leben, und zugleich stets gute, dem Kaufmanne Sicherheit gebende Fahrzeuge unterhalten zu können; wollen wir, dass jeder dieser Schiffer, wenigstens zwei Auf- und zwei Niederfuhrs-Reisen von Bremen nach Münden und vice versa mit einem Bock, einem Hinterhang und einem Bullen, eigenthümlicher Fahrzeuge, regulativmässig beladen, machen solle.

Wenn es sich aber zeigen sollte, dass anfangs, um jedem der gedachten Schiffer diese erwähnten Reisen zu verschaffen, die Zahl der gewählten Mitglieder zu gross sey, so soll für abgehende Schiffer so lange kein anderer wieder an die Stelle treten, bis jeder der noch vorhandengebliebenen Schiffer zu den hier festgesetzten jährlichen Schiffs-Reisen zwischen Bremen und Münden gekommen ist.

5. Unter denen in der Anlage No. 1. genannten Schiffern sollen

von ihnen selbst drei Vorsteher gewählt werden, welche das allgemeine Beste der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft und die Erfüllung dieses Regulativs nach besten Kräften zu besorgen haben. Jährlich soll von diesen Vorstehern im Monat Januar einer nach dem Loose austreten, und dafür von sämmtlichen Mitgliedern der gedachten Schifffahrts-Gesellschaft eine andere Wahl vorgenommen werden können. Jedoch können auch die alten Vorsteher wieder gewählt werden. Mitglieder der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft, die bei der Wahl der Vorsteher nicht persönlich gegenwärtig seyn können, mögen ihre Stimmen zur Wahl schriftlich angeben. Die Wahl der gedachten Vorsteher soll jährlich wechselweise in Münden und Vlothov geschehen.

6. Wenn ein Schiffer der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft stirbt, so soll die Wittwe des verstorbenen Schiffers, die Schifffahrt für ihre eignen oder für ihrer minorennen Kinder Rechnung und Gefahr, bis zur Majorennität eines derselben, durch welches die Schifffahrt regulativmässig fortgesetzt werden kann, treiben können. Die erwähnten drei Vorsteher sind alsdann verpflichtet, eine solche Wittwe in ihrem Schifffahrts-Geschäfte mit Rath und That zu unterstützen, und für die Schifffahrt derselben einen Setz-Steuermann, mit erprobten Fähigkeiten, anzustellen.

7. Stirbt auch die Wittwe und hinterlässt minorenne Kinder, so sollen die drei Vorsteher für Rechnung dieser Kinder, in so fern die Ober-Vormundschaft der Kinder damit einverstanden ist, die Schifffahrt des verstorbenen Vaters, unter ihrer Aufsicht, durch einen Setz-Steuermann so lange besorgen lassen, bis eins dieser Kinder, welches aber die Schifffahrt nach Vorschrift des 8. Art. erlernt haben muss, im Stande ist, dieselbe für eigne Rechnung zu treiben. Sind aber unter den Kindern keine Söhne vorhanden, so soll ein Tochtermann, der die Schifffahrt gehörig erlernt hat, und übrigens nach einem Zeugniss der Vorsteher untadelhaft ist, die Schifffahrt an die Stelle des

verstorbenen Schiffers fortsetzen können. Kann aber auf vorbeschriebene Weise die Schifffahrt eines verstorbenen Mitgliedes der Mündenschen Schifffahrts-Gesellschaft nicht fortgesetzt werden, so soll dieses durch ein neues Mitglied geschehen, welches die drei Vorsteher der Mündenschen Schiffer-Gesellschaft der Kaufmannschaft in Bremen und Münden, vorzuschlagen haben. Das im 2. Art. d. R. aufgestellte Vertheilungs-Prinzip soll bei einem solchen Vorschlage nicht aus den Augen gesetzt werden.

8. Niemand soll künftig als Mitglied der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft aufgenommen werden können, der nicht bei einem Schiffer der Gesellschaft fünf Jahre lang die Schifffahrt erlernt, und darüber, so wie über sein gutes Betragen, von drei Vorstehern der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft, der Kaufmannschaft in Bremen und Münden, ein schriftliches, an Eides Statt ausgestelltes Attest, beibringen kann.

9. Kein Schiffer, der nicht zur Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft gehört, soll, die im 11. Art. dieses Regulativs erwähnten Fälle ausgenommen, Güter von Bremen nach irgend einem Platze an der Weser, jenseits Höxter bis Münden incl. et vice versa, transportiren dürfen.

10. Jeder Schiffer der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft, fährt in seiner Reihe in der Regel für eigene Rechnung, und Gefahr, Gewinn und Verlust sollen nicht gemeinschaftlich seyn, sondern von dem, den sie treffen, allein genossen und getragen werden.

11. Die Zahl der gewählten Reihe-Schiffer für die Mündensche Schifffahrt soll nicht vermehrt werden, wenn bei niedrigem Fahrwasser in Bremen oder in Münden mehr Güter vorhanden seyn sollten, als dieses niedrige Fahrwasser zu transportiren gestattet; oder wenn vorübergehende Handels-Conjuncturen eine grössere Quantität Waaren aufgehäuft haben sollten, als die vorhandenen Schiffer fortschaffen können; oder wenn widrige Winde die See-Schiffe am Einlaufen in

die Weser lange verhindert, und dann mit günstigem Winde auf einmal die lange zurückgehaltenen Güter in Bremen zum weitern Transporte nach Münden u. s. w. herbeigeführt werden. Dagegen soll aber auch die Mündensche Schifffahrts-Gesellschaft verpflichtet seyn, diejenigen Hülfs-Schiffer herbeizuschaffen, welche zum Fortbringen der Güter nach Münden erforderlich sind.

12. Die Schiffe der Mündenschen Schifffahrts-Gesellschaft sollen sämmtlich numerirt werden, und ihre Flagge neben dem Wappen die Buchstaben M. S G. tragen.

DRITTER ABSCHNITT.

Fracht-Bewilligungen.

Denen in der Anlage No. 1. gewählten Schiffern sind für den Güter-Transport auf der Weser von Bremen nach allen Plätzen, jenseits Höxter bis Münden incl. et vice versa, die in dem Frachttarife, Anlage No. 2. bestimmten Frachten so lange bewilliget worden, bis entweder mit den jetzigen Zöllen an der Weser eine vermindernde Einrichtung getroffen seye, oder bis darüber, mit Einwilligung der hiebei interessirten Kaufleute und Schiffer, eine Abänderung verfügt werden wird.

Die in dem Tarife No. 2. festgesetzte höchste, mittlere und niedrigste Fracht, ist nach folgenden Grundsätzen, und unter nachfolgenden Bedingungen bewilligt worden: Wenn bei der Abfahrt des Schiffers von Bremen, das Wasser an der Weser-Brücke in Bremen No. 0 bis 2 Fuss incl. steht, alsdann soll die Mittel-Fracht, und wenn das Wasser über 4 Fuss steht, alsdann soll die niedrigste Fracht dem von Bremen nach Münden abfahrenden Schiffer geschrieben werden. Wenn jedoch in den Monaten Juni, Juli und August Gewitter-Regen den Stand des Wassers schnell in die Höhe treibt, so soll für die Bestim-

mung der Frachten derjenige Wasserstand angenommen werden, der unmittelbar vor dem schnellen Anwachs des Wassers Statt fand. Dagegen soll aber auch, wenn in den Monaten Juni, Juli und August eine solche Regenzeit eintritt, dass dadurch sowohl in Münden, als in Bremen, der Wasserstand anhaltend in die Höhe getrieben wird, und darüber von Münden in Bremen die Anzeigen eingehen, die Fracht des abfahrenden Schiffers nach dem wirklichen Wasserstande in Bremen bestimmt werden. In Münden soll daher eine Wassermaasse sowohl für die eben bezeichnete Absicht, als für die Bestimmung bei der Niederfuhr tarifirten höchsten, mit leeren und niedrigsten Fracht, durch Sachverständige ausgemittelt und festgestellt werden.

14. Die solchergestalt festgesetzten Frachten sind jedoch nur mit der ausdrücklichen Bedingung bewilligt worden, dass der Schiffer bei niedrigem Fahrwasser und höchster Fracht, seine nach dem 37. und 38. Artikel ihm zur Beladung gestatteten Schiffe nicht tiefer, als 5 Quartier, bei Mittelwasser und Mittelfracht nicht tiefer, als 6 Quartier, und bei hohem Wasser und niedrigster Fracht nicht tiefer, als bis 4 Zoll unter die Naat belade. Diese Bedingungen werden hiermit als Vorschriften dem Schiffer bekannt gemacht, welche er bei 50 Thaler Strafe und bei Verbindlichkeit, wenn seine Schiffe gegen diese Vorschrift zu tief beladen sind, solche bis zu der vorgeschriebenen Tiefe wieder zu entladen, befolgen soll.

15. Die bezeichneten Schiffsfrachten sind ferner mit der Bedingung bewilliget, dass *a*) der Schiffer nach den besten Kräften sich bestrebe, jedesmal seine Reise von Bremen bis Münden in zwanzig Tagen zu vollenden, und dass *b*) der Schiffer, wenn es ihm unmöglich wird, diese Reise starker Sturmwinde, oder entstandenen Eisganges, oder hohen Wassers wegen, in zwanzig Tagen zu beendigen, über diese Hindernisse denen Empfängern in Münden zureichende Beweise beibringe.

16. Dem Schiffer soll auch bei hohem Wasser die Mittelfracht zugeschrieben werden können.

a) Wenn die Verlader eine vorzügliche Beschleunigung des Transports der geladenen Güter verlangen.

b) Wenn der Schiffer seine Schiffe nicht tiefer, als 6 Quartier beladen hat, und

c) wenn der Schiffer sich verpflichtet hat, in sechszehn Tagen die geladenen Güter in Münden, bei Verlust der Fracht, abzuliefern.

17. Bei hohem und bei Mittelwasser-Stande soll für Jagd-Güter die höchste Fracht mit 1/6 Erhöhung, und bei niedrigem Wasser-Stande die höchste Fracht mit 1/3 Erhöhung gegen Verpflichtung, die Güter in 16 Tagen, bei Verlust der Fracht, zu liefern, geschrieben werden.

18. Die Schiffer entrichten von den bewilligten Frachten:

a) Die Weser Zölle.

b) Das Schleusen-, Schiffs- und Commandanten-Geld in Hameln, so wie solches in dem, zwischen Hannover und der Stadt Bremen im Jahr 1732 vollzogenen Rezesse bestimmt, und seitdem in Hameln gehoben worden ist.

c) Das Treibgeld für den Linienzug mit Pferden.

d) Die bisherigen Zuschüsse für Reinigung der Gassen in der Weser.

19. Alle Schiffsfrachten für Güter, die in Hutbergen nach Münden etc. et vice versa eingeladen werden, sind genau nach dem, No. 2 beigefügten, Frachttarif zu bezahlen.

20. Sollten Fälle eintreten, wo Hülfs-Schiffer nöthig sind, und es würde diesen eine höhere, als die tarifmässige, Fracht bewilliget werden müssen, so soll dennoch der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft keine andere, als die tarifmässige, Fracht bewilliget werden.

21. Dagegen soll aber auch die Mündensche Weser-Schifffahrts-Gesellschaft im alleinigen Besitz der Weser-Schifffahrt nach allen Plätzen, jenseits Höxter bis Münden incl. et vice versa auch dann verbleiben, wenn gleich andere Schiffer, um zum Besitz dieser Schifffahrt zu kommen, sich zu niedrigern Schiffsfrachten erbieten sollten.

22. Eine höhere Fracht, als der Tarif No. 2 besagt, dem Schiffer zu bewilligen, soll bei der Auffuhr nur bei Jagdreisen in dem Maasse erlaubt seyn, als Art. 16 und 17 dazu die Bestimmungen gegeben sind, und keine Fahrt soll für eine Jagdreise gehalten werden, bei welcher nicht in allen darüber ausgestellten Connoissementen oder Frachtbriefen die Fracht- und Lieferungs-Tage, nach eben angezogenen Artikeln, bestimmt sind.

23. In Fällen, wo Getreide-Ladungen in Münden etc. sich stark anhäufen, soll eine höhere, als die tarifmässige, Fracht bezahlt werden können, wenn nämlich *a*) ein Kaufmann einen Reihe-Schiffer allein beladen kann, und *b*) wenn zu einer solchen Befrachtung derjenige Schiffer in Ladung genommen wird, welcher dem, in Reihe-Ladung getretenen, folgt, oder wenn *c*) Hülfs-Schiffer angenommen werden müssen.

24. Um unbilligen Forderungen zu begegnen und Irrungen vorzubeugen, wird hiermit ausdrücklich festgesetzet, dass die Mündensche Weser-Schifffahrts-Gesellschaft nur verpflichtet ist, diejenigen Güter von Münden bis Beverungen incl. nach Bremen zur tarifmässigen Fracht zu transportiren, welche sie in denjenigen Fahrzeugen fortbringen kann, mit welchen sie, in Bremen beladen, in Münden angekommen ist. Denn die Mündenschen Niederfuhrs-Frachten sind alle in der Voraussetzung regulirt, dass der Schiffer in Münden, von Bremen beladen, angekommen sey, und aus diesem Grunde sich zu billigen Rückfrachten verstehen könne. In so fern es also nothwendig ist, Schiffe ledig herauf transportiren zu lassen, um Getreide etc. von Münden, Carlshafen bis Beverungen incl. nach Bremen fortzubringen, hängt die Bedingung der Fracht ganz vom freien Accorde ab. Von selbst versteht es sich aber auch, dass in diesem Falle jeder Schiffer, der zu haben ist, gewählt werden kann.

25. Für Güter mit einer und derselben Fracht verladen, soll, tarifmässig beurtheilt, der Schiffer bei 50 Thaler Strafe, für das eine

Handelshaus keine höhere Fracht, wie für das andere, sich zahlen oder schreiben lassen.

26. Wenn Güter am Orte der Einladung, wegen veränderter Bestimmung, aus den Schiffen zurückgefordert werden, so soll der Schiffer, wenn er noch nicht voll geladen, und noch nicht zur Abfahrt fertig ist, die Güter ohne Weigerung herausgeben, und es sollen ihm alsdann blos die Kosten des Ein- und Ausladens vergütet werden.

Ist der Schiffer aber schon zur Abfahrt fertig, so sollen die Güter nur dann wieder ausgeladen werden können, wenn dies in zwei Stunden geschehen kann. In diesem Falle sollen, wenn gleichfalls binnen zwei Stunden eine ähnliche Quantität anderer Güter für die wieder ausgeladenen, dem Schiffer an Bord geschafft werden, dem Schiffer blos die Ein- und Ausladungs-Kosten erstattet werden. Wenn aber für die zurückgenommenen Güter, nicht eine ähnliche Quantität anderer Güter wieder angeliefert wird, so soll der Schiffer halbe Fracht erhalten.

27. Würde eine ganze Schiffsladung eine andere, als die in den darüber ausgestellten Connoissementen oder Frachtbriefen ausgesprochene, Bestimmung erhalten sollen, so ist die Fracht dafür nach Proportion des mit der Ladung zurückgelegten, aufs Neue etwa retour zu machenden Weges, tarifmässig nach den in Händen habenden Connoissementen oder Frachtbriefen zu bestimmen. Sollte aber der Schiffer Stromaufwärts Hameln passirt ausladen müssen, so soll er die ganze Fracht erhalten.

28. Wenn ein von Bremen nach Münden etc. bestimmtes Schiff einfriert, und zum Theil oder völlig wieder ausgeladen wird, so sollen von der gezeichneten Fracht, wenn die Ausladung in Bremen geschiehet 1/3

in Dreye	1/4
jenseits Dreye bis Hoya incl.	1/2
jenseits Hoya bis Stolzenau incl. . . .	5/8
jenseits Stolzenau bis Hameln incl. . . .	3/4

jenseits Hameln, nach Entrichtung des Schleusengeldes, die ganze Fracht dem Schiffer bezahlt werden.

29. Wenn ein in Münden nach Bremen beladenes Schiff einfrieret, und in Münden wieder entladen wird, so soll dem Schiffer ein 10tel der tarifmässigen Fracht bezahlt werden.

Nach der wirklichen Abfahrt von Münden bis Carlshafen incl. soll 1/8, jenseits Carlshafen bis Bodenwerder incl. 1/5, jenseits Bodenwerder bis Hameln incl., jenseits Hameln bis Münden incl. 3/4, und jenseits Münden bis Bremen die ganze Fracht bezahlt werden.

VIERTER ABSCHNITT.

Vorschriften für die Einladungen der Güter.

30. Da bei der Auswahl guter Schiffer für die Schifffahrt von Bremen nach Münden etc. et vice versa die Absicht dahin gerichtet ist, dem Transporte der Handelsgüter die möglichste Sicherheit zu geben, so versteht es sich um so mehr von selbst, dass keiner der gewählten Schiffer seine Reihefahrt weder vermiethen, noch verkaufen dürfe, sondern solche für eigene Rechnung selbst treiben, und also die Einladung der Güter in der Regel selbst besorgen müsse. Alles das bei Strafe von 100 Thaler.

31. Jeder Schiffer der Mündenschen Schifffahrts-Gesellschaft soll bei der Einladung sowohl in Münden, Carlshaven und Beverungen, als in Bremen seinem Vormanne, nach der in der Anlage No. 1. festgesetzten Reihe, folgen und ohne gegründete Ursache nicht aus der Reihe weichen, bei Strafe von 100 Thaler.

32. Wenn ein Schiffer in den Sommer-Monaten bei niedrigem Wasser, oder durch Einfrieren zwei solche Reisen hinter einander gemacht hat, so soll derselbe auf deshalb bei der Weser-Schifffahrts-Direction in Bremen gemachte Vorstellung, und auf beigebrachtes Zeugniss von drei Vorstehern der Mündenschen Schifffahrts-Gesellschaft bei

der Einladung in Bremen aus seiner Reihe treten dürfen, um die beiden schlechten Reisen durch eine gute Fahrt und Fracht wieder zu ersetzen.

33. Mit Ausnahme des im 34. Art. d. R. bestimmten Falles, soll weder in Bremen nach Münden, noch in Münden nach Bremen zur Zeit mehr als Ein Schiffer in Reihe-Ladung liegen. Jedoch soll dieser in Ladung liegende Schiffer seine ihm zur Fahrt bewilligten Fahrzeuge zugleich in Ladung legen können, oder müssen, wenn es verlangt wird. Der in Reihe-Ladung folgende Schiffer soll so wenig auf den Plätzen von Beverungen bis Münden, beides inclusive, als in Bremen eher Güter zur Verladung annehmen, bis sein Vormann die Einladung vollendet hat, bei Strafe von 50 Thaler.

34. Wenn ein Handelshaus in Bremen oder Münden einen Reihe-Schiffer allein befrachten kann, so sollen zwei Schiffer zugleich in Ladung legen dürfen. Jedoch bleibt in diesem Falle die Beladung des ersten Reihe-Schiffers für die gemeinschaftliche Versendung, und die Beladung des zweiten Reihe-Schiffers für den Allein-Befrachter bestimmt.

35. Obgleich nach vorliegender Bestimmung, Art. 34, in der Regel nur Ein Schiffer zur Zeit in Ladung liegen soll, so sollen doch auf Ermessen der Weser-Schifffahrts-Direktion, bei niedrigem Fahrwasser, zwei Reihe-Schiffer in Comp. ihre Fahrt machen dürfen, wenn beide binnen 8 Tagen, vom ersten Einladungs-Tage angerechnet, die Abfahrt von Bremen bewerkstelligen können.

36. So lange bei Annäherung des Winters denen Kaufleuten in Bremen, Münden etc. es gefällt, Güter zu verschicken, soll der zur Winterreise in Ladung kommende Schiffer, ohne Widerrede, einladen, und 24 Stunden nach complettirter Ladung abfahren, wenn nämlich Wind und Wetter nicht hinderlich sind, bei 100 Thaler Strafe.

37. Der in Bremen nach Münden in seiner Reihefolge einladende Schiffer soll, bei hohem Wasser, nicht mehr als einen Bock und einen Hinterhang, nach der im 14. Art. gegebenen Vorschrift, beladen dür-

fen. Bei mittel - und niedrigem Fahrwasser, wo der Schiffer nur 5 und 6 Quartier laden darf, soll es ihm gestattet seyn, noch einen Bullen 5 Quartier tief zu beladen. Jedoch soll in diesem Falle noch ein zweiter Bulle mit Verdeck bei jeder Fahrt von Bremen nach Münden ledig beigehangen werden, damit der Schiffer sich bei seichten Stellen im Fahrwasser helfen könne und seine Fahrt nicht lange gehemmet werde.

38. Dagegen soll der in Münden nach Bremen einladende Schiffer jedesmal einen Bock, einen Hinterhang und einen Bullen mit jedem Wasserstande nach Vorschrift des 14. Art. beladen dürfen.

39. Die Schiffe der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft sollen fernerhin nicht über eine bestimmte Grösse gebauet werden. Ein Schiffsbock soll nur bis 120 Fuss lang, und nur 7 Fuss im Boden breit seyn. Ein Hinterhang soll nicht über 110 Fuss lang seyn und nur 6 Fuss im Boden halten. Ein Bullen soll nicht über 100 Fuss lang und nur 5 Fuss im Boden messen. Indessen sollen zwar die noch vorhandenen grössern Weser-Schiffe bis zu ihrem Abgange gebraucht werden dürfen, allein die Quantität der Einladungen in diese grösseren Fahrzeuge soll bei keiner Reihefahrt dasjenige Gewicht oder Maas überschreiten, was in Fahrzeugen nach der eben vorgeschriebenen Maasse regulativ transportirt werden kann. Jedem neuen Weser-Schiffe aber, welches nach Publikation dieses Regulativs gebauet wird, soll die Einladung in Bremen und Münden bis Beverungen incl. verweigert werden, wenn bei dem Baue desselben die hier vorgeschriebene Grösse überschritten ist.

40. Damit gehörig beurtheilt werden könne, ob auch die im Art. 14. d. R. gegebene Vorschrift bei jeder Einladung befolgt werde, so soll die Quartiermaasse der Schiffe an der Aussenseite neben dem Mastbaume, nicht minder am Vorder - und Hintertheile des Schiffes, durch Geschworne in Münden und Bremen ausgemittelt und deutlich markirt werden.

41. Die Verladungen mit den Mündenschen Reihe-Schiffern sollen in Bremen der Reihe- und Zeitfolge nach geschehen, so wie die Güter von den Versendern bei dem gemeinschaftlichen Verladungs-Comptoire aufgegeben, und zur Schlagt geliefert worden sind. Die solchergestalt aufzugebenden Güter müssen daher auf dem Platze zur Verladung wirklich schon vorhanden seyn und zum Verschiffen fertig seyn, nicht aber die Ankunft derselben von Aussen erst erwartet werden. In streitigen Fällen um den Vorzug bei der Einladung gehen diejenigen Güter, welche bei dem Verladungs-Comtoir aufgegeben und zur Schlagt geliefert sind, immer denen Gütern vor, die zwar zur Schlagt geliefert, aber bei dem Verladungs-Comtoire nicht aufgegeben sind.

42. Obgleich die Mündensche Schifffahrts-Gesellschaft, einen bestimmten Einladungs-Platz in Bremen haben wird, so soll der einladende Reihe-Schiffer doch verbunden seyn, auch von andern bis jetzt üblich gewesenen Einladungs-Punkten in Bremen Güter zur Einladung abzuholen, die ans Wasser gebracht und bei dem Verladungs-Comtoire aufgegeben sind, sobald die Quantität derselben 1/2 Last ausmacht.

43. Sobald einem Schiffer, der in Bremen nach Münden etc. in Ladung liegt, die Ankunft einer gewissen Quantität Waare zur Versendung nach Münden etc. von Hutbergen oder Verden aus angezeiget wird, soll er verpflichtet seyn, in Bremen so viel weniger einzuladen, um diese Quantität, ohne sich zu überladen, noch einnehmen zu können. Es sollen übrigens die von Hutbergen zu versendenden Waaren von dem Spediteur in Verden jedesmal der Weser-Schifffahrts-Direktion in Bremen angezeiget, und von diesem dem in Bremen in Ladung liegenden Schiffer Ordre zu deren Aufnahme ertheilt werden. Der Aufenthalt, welcher deshalb in Hutbergen veranlasst wird, darf sich nicht über vier Stunden belaufen.

44. Die Verladungen von Getreide, Rappsaamen und Militär-Ef-

fekten von Bremen nach Münden etc., hängen von der freien Wahl des Versenders ab. Der Versender ist damit nicht an die Mündensche Schifffahrts-Gesellschaft gebunden.

45. Obwohl es mit Grund erwartet werden kann, dass die, durch gegenwärtiges Regulativ angeordnete Reihefahrt dem Transporte unserer Handels-Güter so sehr eine grössere Geschwindigkeit verschaffen werde, dass künftig es weniger wünschenswerth, als bisher seyn wird, Güter per Schiffsjagd nach Münden zu versenden, so wollen wir doch, dass uns die Mittel und Wege, zu allen Zeiten Güter per Schiffsjagd nach Münden etc. senden zu können, zu Gebote stehen, und machen es also der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft zur Pflicht, gegen die im 17. Art. dieses Regulativs bestimmte Fracht und Bedingung, jedesmal ein Jagd-Fahrzeug von Bremen nach Münden zu befördern, sobald Einhundert und zwanzig Schiffpfund Güter beisammen sind. Wir überlassen dabei für jetzt es der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft, ob solche auf gemeinschaftliche Kosten stets ein Jagd-Fahrzeug in Bremen in Bereitschaft haben wolle, oder ob der in Reihe-Ladung liegende Schiffer die vorkommende Jagd-Reise übernehmen solle, und erwarten, dass hierüber ein dem Handelstand genügendes Arrangement werde getroffen werden. Auf jeden Fall aber, da die Mündensche Schifffahrts-Gesellschaft uns hierüber Schwierigkeiten entgegensetzen sollte, behalten wir es uns vor, ausser den Mündenschen Reihe-Schiffern, noch besondere Jagd-Schiffer mit kleinen Fahrzeugen für beständig anzunehmen, damit auch diejenigen Güter zu billiger Fracht versandt werden können, die bei dem Mangel einer Schiffsjagd-Reise, per Axe abgeschickt werden müssten.

46. Die Jagd- oder Eilgüter, die in Münden nach Bremen vorkommen können, soll der in Reiheladung nach Bremen liegende Schiffer, wenn es erforderlich wird, einen Schiffsbullen zur Verladung dieser Güter, gegen Fracht-Erhöhung, so wie solche im 17. Art. bestimmt ist, in Bereitschaft halten. Die Lieferungs-Tage sollen im vor-

liegenden Falle, wenn er eintritt, nach den Umständen mit dem Schiffer verabredet werden.

47. Die Schiffer der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft dürfen bei der Auffahrt, von Bremen bis Münden, nur in Bremen und Hutbergen ein-, und nur jenseits Höxter bis Münden incl. ausladen. Bei der Niederfahrt von Münden bis Bremen, dürfen gedachte Schiffer nur von Münden bis Höxter, Höxter excl. ein-, und in Hutbergen und Bremen ausladen, wenn sie nämlich auf ihrer Reihefahrt von Münden bis Bremen, von Münden bis Beverungen incl. einen Bock, einen Hinterhang und einen Bullen regulativmässig beladen können. Für Güter, welche in Carlshaven etc. bis Beverungen incl. zur Verladung nach Bremen auf dem Platze sind, soll der in Münden nach Bremen einladende Schiffer Raum und Tiefe lassen, um solche Güter, sobald Anzeige davon nach Münden eingeholt ist, welches wöchentlich geschehen soll, in Carlshaven, Beverungen etc. gegen tarifmässige Fracht noch einladen zu können. Würde aber von Münden bis Beverungen incl. nicht Ladung genug für die völlige regulativmässige Befrachtung, von einem Bock, einem Hinterhang und einem Bullen, vorhanden seyn; so steht es denen Mündenschen Reihe-Schiffern frei, auf ihrer Reihefahrt von Münden nach Bremen allenthalben an der Weser noch Güter einzuladen, bis ein Bock, ein Hinterhang und ein Bullen regulativmässig befrachtet sind. Jedoch soll in diesem Falle der Transport, der von Münden bis Beverungen incl. eingeladenen Güter, nicht aufgehalten, sondern sofort separat nach Bremen befördert werden. Bei Strafe von Einhundert Thaler soll kein Mündenscher Weser-Schiffer gegen die in diesem Artikel enthaltenen Vorschriften handeln.

48. Denen Schiffern der Mündenschen Schifffahrts-Gesellschaft ist nur verstattet, mit Bauholz und Steinen aus den Schiffen Handel zu treiben. Jede Einladung anderer Güter für ihre Rechnung, und jeder Handel mit andern Gütern während der Fahrt, bleibt ihnen verboten.

49. In Fällen, welche im 11. Art. bezeichnet sind, sollen von der

Mündner Schifffahrts - Gesellschaft Hülfsschiffer in der Maasse angenommen werden, als diese den Transport der Handelsgüter von Bremen nach Münden etc. et vice versa nicht allein fortschaffen kann. Jeder Schiffer der Mündenschen Weser - Schifffahrts - Gesellschaft ist alsdann verpflichtet, zur Erlangung der nöthigen Hülfsschiffer behülflich zu seyn.

50. Der Schiffer soll das Recht haben, die Einladung von Gütern zu verweigern, die nach dem Zeugnisse unpartheyischer Sachkenner nicht gut conditionirt sind.

51. Der Schiffer soll ferner das Recht haben, über das angegebene Brutto - Gewicht der Güter, vor Einladung derselben, sich Beweis geben, oder sich solche vorwiegen zu lassen, wenn solche noch im Packhause des Versenders lagen. Sind aber die Güter schon zum Einladungs - Platze geschafft worden, so mag der Schiffer selbst Anstalt treffen, auf dem Einladungs-Platze die Güter selbst nachzuwiegen.

52. Die Einladung von Vitriol - Oel soll separat von der Einladung der übrigen Kaufmanns - Güter geschehen, und der Transport dieser gefährlichen Waare soll in einem besondern kleinen Schiffe, oder in einem abgesonderten Raume des kleinen Schiffs - Bullens, geschafft werden. Die Fracht für diesen Artikel hängt vom freien Accorde ab. Und obwohl nach dem 84. Art. der Schiffer für das Springen der Vitriol - Flaschen nicht haftet; so ist er doch zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der andern Gütern seiner Ladung dadurch zugefügt wird.

53. Der Schaden, welcher beim Einladen durch Unvorsichtigkeit angerichtet wird, soll nach den Grundsätzen behandelt werden, die in den Artikeln 78, 79, 80 und 81 für Erstattung der beim Ausladen denen Gütern zugefügten Schäden festgestellet sind.

54. Wenn der Schiffer die ihm bewilligten Fahrzeuge so tief befrachtet hat, als ihm nach dem 14. Art. dieses Regulativs erlaubt ist, und wenn er dem 61. Art. gemäss, darüber Bescheinigung von den

Geschwornen beigebracht hat, alsdann soll er die Abfahrt beschleunigen, und wenn Wind und Wetter nicht hinderlich sind, binnen 24 Stunden antreten, auch über die geladenen Güter die erforderlichen Connoissemente zeichnen, welche hiermit, statt der bisherigen Frachtbriefe, so oft dies für gut gefunden wird, eingeführt werden.

55. Einem Mündenschen Reihe-Schiffer kann und soll die Einladung in Bremen oder Münden, bis auf weitere Verfügung, verweigert werden:

a) Wenn er sich offenbar den Vorschriften, welche dieses Regulativ enthält, entgegensetzt;

b) wenn er eine oder mehrere, der in diesem Regulativ festgesetzten Strafen verwirkt hat, und solche der angewiesenen Behörde zu bezahlen oder zu deponiren sich weigert;

c) wenn er kein Attest der Geschwornen über die Tüchtigkeit seiner Fahrzeuge zum Beladen vorzuzeigen vermag;

d) wenn er sich offenbar dem Trunke ergeben hat;

e) wenn er einen oder mehrere des Diebstahls an geladenen Kaufmannsgütern überwiesene, oder höchst verdächtig befundene, und deshalb verabschiedete Schiffsleute auf seinen Schiffen in Dienst genommen hat.

(*Der Beschluss folgt.*)

XXXVIII.

Ueber Kanäle *).

Wenn, allem Ansehen nach, England seinen Flor (seine Fabriken und den sichern Absatz derselben, aus dem Innern des Landes) seinen

*) Diese nützlichen Bemerkungen wurden mir von dem Königl. Preussischen Herrn Präsidenten Jacobi mitgetheilt. *A. d. H.*

Kanälen zu verdanken hat: so wird es erlaubt seyn, mit ein paar Worten darauf hinzuweisen.

Ohnstreitig hat sich das Gold zuerst an den Seeküsten angehäuft, oder da, wo die nächste leichteste Verbindung mit diesen war. So wie von hieraus sich die Kanäle über das Land verbreitet und vermehret haben, muss auch der Wohlstand, der Kunst- und Handelsfleiss sich vergrössert haben. Ohne die Kanäle wären die Steinkohlen den entfernten, höher und tiefer liegenden Orten wenig werth. So wie der Bergmann sie aus dem Innern der Erde schafft, so befördert sie der Schiffer auf den Kanälen, ohne nennenswerthe Vertheurung in alle Werkstätte, Küchen und Oefen Englands. Ohne den Bergmann nützte den Menschen die Kohle nichts, ohne den Schiffer nur sehr wenigen. Wie die Kanäle den Werth der Steinkohlen erhöhen, so erhöhen sie den Werth aller Natur- und Kunstprodukte, welche verfahren werden müssen, denn man wird füglich die Frachtkosten zu Lande gegen die auf den Kanälen, wie 20 zu 1 ansehen können.

Es scheint eine Sünde zu seyn, die Fabrik- und Handels-Oerter des Bergischen Landes, wie der Grafschaft Mark, noch ohne Kanal-Verbindung mit dem Rheine zu sehen. Wäre diese durch eine Haupt-Verbindung und Nebenverbindung mit Siegen zu Stande gebracht, wer kann denn, bei dem Kunstfleisse und dem Reichthume der Natur-Erzeugnisse, daran zweifeln, dass nicht mancher, jetzt fremde Ort in diesen Gegenden, nach 50 Jahren, gleich Birningham, jedem Kaufmann der Welt bekannt wäre? Denn auch dies Birningham lag klein und verlassen auf seiner Höhe (die 400 Fuss höher liegt, als Stourport an der Saverne), ehe es seine Wasser-Verbindung mit der Welt hatte. Auch jenen Gegenden wird eine Kanal-Verbindung möglich seyn, da unten und oben der Rhein seinen gefälligen Nacken beut, für die leichte Verbindung mit allen Häfen und Inseln der Erde; durch gering zu nennende Unkosten eines Kanalbaues, der England sein Gold zuführet, und es in alle Winkel des Landes verbreitet.

Wie England jetzt, so war auch einst Egypten das reichste Land der Erde und blieb es, bis es seine Kanäle verschlammen liess.

Ist dieses Beispiel nicht auffodernd, alles aufzubieten, um auch für uns solche sichere Goldquellen zu eröffnen? —

Die schlechten Handelszeiten sind vorübergehend. In ihnen ist es Zeit, die schlummernde Kraft zu solchen Unternehmungen zu entfalten und zu vereinigen, welche der Zukunft Sicherheit gewähren.

Der Ackersmann ruhet nicht während dem Winterfroste, und klaget nicht über schlechte Zeiten, wenn seine Felder mit Schnee bedecket sind. Auch er gräbt Wassergräben zum Abzuge des überflüssigen Wassers, das seinen Feldern schadet und zum Zuflusse desselben vor seinen Wiesen. Er dünget die Felder mit befruchtender Erde, während sie unter der Eisdecke ruhen, und zimmert am Ackergeräthe, auf dass er und sein Boden bereit seyen, wenn die erwärmende Frühlings-Sonne des Segens Fülle herabgeusst.

Also lege niemand die Hände in den Schooss, wenn eine vorübergehende Winterzeit die Wirksamkeit zu hemmen scheint. Viele Gelegenheiten bleiben noch übrig, sich vorzubereiten auf die allbefruchtende Sommerzeit. Dies sey besonders jetzt allen denen zugerufen, welche durch Geist, Vermögen und Stand das hier gemeinte Beginnen befördern können.

Um zwischen zwei und mehreren Oertern einen Kanal zu bauen, werfen sich in England Gesellschaften zusammen und verbinden sich nach Antheilen zu den Kosten. Doch es sey hier ein Auszug aus demjenigen gegeben, was sich hierüber in Hogrävens Beschreibung der englischen Kanäle findet.

Die Gegend, durch welche ein Kanal zu ziehen, wird zuerst durch Werkverständige besichtigt, wobei die beste Richtung ausgemittelt wird. Ist so die Möglichkeit dargethan und sind die Kosten mit dem Nutzen in Vergleichung gestellt, so wird die Gegend genau gemessen und abgewogen, wobei besonders darauf gesehen wird, dass der Kanal mög-

lichst mit dem Boden des Landes in eine Höhe kommt. Diesen ganz richtigen Grundsatz befolgt man oft aus Eigennutz zu sehr, um das Meilengeld zu erhöhen.

Bei der Untersuchung, Vermessung und Abwägung, wird alles berücksichtigt, was dem Kanale nutzen oder schaden kann, und damit über die Menge des Wassers keine Irrung entsteht, wird diese Arbeit in trockener Jahrszeit vorgenommen. Nach diesem wird eine vollständige Karte angefertigt, die an Schleusen, Brücken u. s. w. alles enthält, was zur Sache gehört, und darnach werden die Kosten berechnet, und jetzt können genauer auch die zu verfahrenden Erzeugnisse den Maasstab angeben, in wiefern die Ausführung von Nutzen ist.

Ist der Nutzen erwiesen, so wird der Entwurf mit einer Bittschrift begleitet, dem Parlamente eingesandt. Die Gesellschaft erhält dann die Erlaubniss zur Ausführung, bestreitet alle Kosten, und behält den Kanal zum *Eigenthume.*

Eine Parlements-Akte, welche dem Herzoge von Bridgewater, zur Ziehung seines Kanals verliehen, lautet abgekürzt folgendermaasen:

Es ist dem Herzoge von Bridgewater die Erlaubniss ertheilt, zwischen Manchester und Wovlymühle einen schiffbaren Kanal zu ziehen, solche bei Rartenbrüde über den Trivelfluss zu führen, ihn gegen Liverpool nach Gutbefinden zu verlängern und bei den Hampstones in die Mersey fallen zu lassen, oder auch mittelst Bogen über selbige zu führen. Zugleich wird ihm Macht gegeben, das dazu erforderliche Land in eine Breite, die ausser einigen Stellen nicht 48 Fuss übersteige, gegen eine hinlängliche Vergütung, welche durch Geschworne und Bevollmächtigte bestimmt wird, in Besitz zu nehmen.

Wo der Kanal über die Jawal und Masey geht, soll er der Schifffahrt nicht schaden. Landstrasen, Landwege und Brücken soll er da, wo sie über den Kanal nöthig sind, anlegen und unterhalten; soll den Ziehweg verzäunen und was an allem diesen fehlt, das soll durch Bevollmächtigte auf Kosten des Herzogs gemacht werden. — Ferner

darf der Herzog nur das Wasser aus dem Morlsley und andern benachbarten Brüchen unentgeldlich ziehen; für anders soll er Vergütungen geben. An höher liegendem Lande soll er Wasserabzüge machen; auch sollen keine Gebäude abgebrochen werden, und die Kanalwerke sollen von dem Hause des Lord zu Halme 90 Fuss entfernt bleiben, wie auch dem Hause des Halstrad in Lym, sich nicht unter 150 Fuss nähern und nicht ohne Bewilligung durch des Lords Stamfords Fort gehen. Das zum Kanal gekaufte Land soll seinem ersten Eigenthümer unentgeldlich wieder anheim fallen, wenn in 10 Jahren die Schifffahrt nicht durch dasselbe geht, oder wenn diese zwar angefangen, aber in 5 Jahren nicht fortgesetzt worden.

Die Kohlen aus den Gruben des Herzogs sollen zu Manchester nicht höher, als 100 Pfund für 4 Penny verkauft werden, hingegen ist der Kanal mit allen seinen Werken ein Eigenthum des Herzogs, das dem gemeinen Recht nicht unterworfen ist. Die Schifffahrt auf dem Kanale soll auch von allen Zollabgaben befreit seyn.

Es steht dem Herzoge frei, das Tonnengeld zu bestimmen, doch darf es unter keinem Vorwande 5 Schilling für die Tonne (zu 2000 Pf.) übersteigen. So auch soll zwischen Manchester und Liverpol der Ziehlohn mit allen andern Kosten, 6 Schilling für jede Tonne nicht übersteigen.

Aller Dünger zur Feldkultur und Steine zum Strassenbaue, sollen von allen Abgaben frei seyn, und jeder ist befugt, an dem Kanale auf seinem Grunde Landungsplätze anzulegen.

Der Schluss der Parlements-Akte ist, dass sie als ein allgemeines Landes-Gesetz anzusehen sey. In späteren Parlements-Acten ist alles, was zur Kultur des Landes gehört, zu 1/3 oder 1/2 der gewöhnlichen Abgaben bestimmt.

Einsender dieses ist kein Kaufmann, aber er hegt den Glauben, dass ohne Kanäle dem Handel Englands nirgends die Wage gehalten werden kann. Die Vermehrung der Landstrassen trägt das Ihrige im

hohen Grade zur Bereicherung der Länder bei, durch welche sie gehen, aber das bisher höchstmögliche bewirken die Wasserstrassen. Ja, es sind diese den meisten zu befahrenden Strömen und Flüssen vorzuziehen, wo Gefahren und Einschränkungen aller Art sich in jeder Jahreszeit finden. Bald ist hier das Wasser zu gross, bald zu klein, bald hindert der Strom und bald der Eisgang die sichere Fahrt, und gute bequeme Ziehwege sind hier nirgends so gut und dauernd, als an den Kunst-Kanälen, deren immer gleicher Spiegel und Ziehweg mit Leichtigkeit zu erhalten ist, wenn die erste Anlage gut war.

Es soll dies nichts mehr, als ein gutgemeinter Aufruf bedeuten, zu Ideen und Vorschlägen, wozu auch der Geringste oft nützt, und wenn diese erst recht rege und lebendig sich kreuzen, so folget auch in den meisten Fällen die schaffende That nach.

Dass dieses bald geschehe, wenn auch nur in kleinen Strecken, zu künftigen grossen Verbindungen, dies wird jede Regierung, gleich England, zu vorkommend begünstigen.

D. W. Tappe,
Landbaumeister zu Lippe - Dettmold.

XXXIX.

Bemerkungen eines Sachkundigen zu den Abhandlungen des vorigen Hefts; nebst deren Beantwortung durch den ehemaligen General-Direktor Herrn Eichhoff.

Alles, was in XXXII. S. 186, in Hinsicht übermässiger Anzahl der Schiffer, die zu Waaren-Transporten gebraucht werden, passte früherhin vollkommener, und passt jetzt noch auf die Maynschifffahrt.

Selten werden Schiffer für die Hin- und für die Her-Reise gleich schnell und gleich schwer befrachtet werden können. Es kommt hiebei auf die Lage der Handelsstädte an, ob sie von der Gegend, wo

der Schiffweg herzieht, mehr beziehen, als ihr Handel dahin zu versenden hat, oder umgekehrt, so wird auch mit wenigen Ausnahmen das Resultat der Schiffsladungen seyn. Entweder mehr her, weniger hin, oder umgekehrt.

1. Zur Führung der Handels-Güter müssen nie mehr von den vorhandenen Schiffern angestellt werden, als deren ununterbrochen damit beschäftiget werden können. Die übrigen müssen sich mit Zwischen-Fahrten, mit Handel von Landesprodukten, Wein, Früchte, Holz, Steine etc. beschäftigen und zu ernähren suchen.

Hohe Frachtpreise, und die daneben oft gewöhnliche Frachtzulagen, die aber der Schiffer das Jahr über, nach der fast allgemeinen üblen Einrichtung, nur ein- oder zweimal geniessen kann, weil die Menge der Schiffer jedem des Jahrs nur ein oder zwei Reisen lässt, dürfen als keine Wohlthat für die Güter-Schiffer aufgerechnet werden. Hohe Frachtpreise hindern den Handel, ohne den Schiffer, der sie nur etliche mal das ganze Jahr über einnehmen kann, für die Zeit, die er müssig zubringen muss, auch nur entschädigen zu können.

Fallen diese ein oder zwei Reisen, wo der Schiffer ungünstiges Wetter, unschickliches Wasser und Eis hat; oder in einen Zeitpunkt, wo es gewöhnlich wenig zu laden giebt, so fährt er ohne Nutzen, oft gar mit Schaden. Bei fünf bis acht Reisen fährt er zu verschiedenen Jahrszeiten; und ist auch eine Reise ungünstig für ihn ausgefallen, so müssen die übrigen doch glücklicher seyn, da all die angeführte nachtheilige Ereignisse bei weitem nicht oft eintreten, wenigstens aber nicht den nämlichen Schiffer treffen können.

Nur öftere Reisen, und so viel möglich mit Rückladung, können dem Schiffer den wirklichen Nutzen bringen, dass er bestehen kann, und das wird er selbst bei mässigern Frachtpreisen und öftern Fahrten besser, als bei den hohen, die er ein oder zweimal geniesst, und das Jahr über davon leben soll.

Das Beladen und Entladen der Schiffer, muss nach einer gehöri-

gen Reihe, beides so schnell als möglich geschehen. Nach einem Platz müssen nie zwei Schiffer zugleich in Ladung gelegt, sondern einem zweiten nicht eher geladen werden, bis das erstere voll ist, sonst entsteht Aufenthalt in den Versendungen.

Durch Gestattung zu vieler Lade-Tage sind die Schiffer verleitet worden, grössere Schiffe zu bauen, als der Strom, den sie befahren, erlaubt; dieser Umstand schadet den Schiffern wohl öfter, als er nutzt. Trifft es sich, dass ein Schiffer ein zu grosses Schiff hat, während seiner langen Ladezeit viel Gut erhält, und das nöthige Wasser im Strom findet, so geht alles nach Wunsch. Aber bei wenig Ladung und hohem Wasser, oder bei voller Ladung und kleinem Wasser, kommt der Mann ohne grösseren Kosten-Aufwand nicht durch, und die Reise verspätet sich durch solche Hindernisse zu sehr.

Kürzere Ladezeit und geeignetere Schiffe, werden den Schiffern auch manche Unkosten ersparen; sie werden bei kürzerer Zeit weniger auf die Ladung verzehren, und bei der Ladung mehr angepasster Schiffen, weniger für Bespannung ausgeben, manchen Knecht ersparen, und schneller an Ort und Stelle seyn.

2. Um Regulirung der Frachtpreise braucht man nicht ängstlich zu seyn, diese machen sich durch die Konkurrenz der Speditions-Plätze von selbst. Der Handel sucht immer den wohlfeilsten Weg für sich. Ich weiss eine Zeit, wo die Kitzinger Schiffer zu Frankfurt baten, die Taxfracht um 6 kr. herunter zu setzen, weil die Fracht dahin gegen Würzburg zu hoch stand, und alles sich dorthin zog.

Alles dieses denke ich nur in Hinsicht der Schifffahrt auf dem Mayn. Vieles wäre auf den Mittel-, nicht aber auf den Nieder-Rhein anwendbar, wo Ausnahmen statt finden.

XXXIII. Diese Einrichtung hat mir nie gefallen wollen.

XXXIV. Der schlaue Verfasser dieser Ideen, kennt die Handels-Welt. Mir gefällt die Sache.

XXXV. S. 231. „Nach zuverlässigen Nachrichten etc.“ Ich sage: *nicht* zuverlässigen Nachrichten! denn die Holländer, die — ich lachte herzlich, als mir's einer sagte — bis nach Marktsteft fahren wollten, werden nicht bis Frankfurt kommen, oder wenigstens nur einmal kommen, dann zu Hause bleiben.

S. 231 weiter unten: So wie es bisher nicht möglich war etc. Für diese Lüge weise ich auf S. 215, wo angegeben wird, dass im Jahr 1817 von Mainz aus 730,000 Centner nach dem Mayn expedirt worden sind. Wo sind dann nun die Güter *alle*, die in die direkte Fahrt von Köln nach Frankfurt aufgenommen seyn können? Wie viel soll denn der Ober-Mayn noch über diese 730,000 Cntr. gebrauchen, da Frankfurt, Bremen und Hamburg doch auch manches dahin verkauft; und wie viele Güter müsten denn die Kölner *nach Frankfurt* expedirt haben, wenn allein 730,000 Centr. Speditions-Güter für den Ober-Mayn darunter gewesen seyn sollen? Braucht's gegen solche Angaben einer weitern Ausführung?

XXXVI. S. 246. „Handelsstrassen zu Land.“ Das Schiff muss dem Strom nach fahren, es bedarf des Wassers und kann sich von demselben nicht entfernen. Der Land-Fuhrmann nimmt Nebenwege, wo ihm die Chaussee-Tarife zu hoch sind, oder wo er das Geld sparen will. Er bricht aus dem gewöhnlichen Weg über die Felder ein, wo ihm derselbe zu schlecht wird, oder er, durch den selbst verbotenen Weg, Vortheil zu finden glaubt. Guter Wegbau in jedem Land und mässiges Weggeld, sind die besten Mittel, Handelsstrassen zu bilden, wenn nicht andere hohe Abgaben der Waaren dies hindern. Der die Route von Frankfurt nach der Schweiz drückende Centner- und Stunden-Zoll, hat eine andere von hier nach Friedrichshaven gebildet, die in kurzem sehr frequent geworden ist. Man muss nur nie vergessen, dass der Kaufmann gewöhnt, überall bezahlen und bezahlen zu müssen, überall rechnet, was am wohlfeilsten ist; die Konkurrenz des Handels zwingt ihn dazu. Wer den Handel zwingen wollte, der würde ihn verjagen.

Oktroi-Gebühren. Wenn ein Franzose von Milch, frischer Butter, frischer Käse, Eyer und Gemüse, das Doppelte ansetzte, was ein leeres Fahrzeug zahlen muss, so hatte die Sache doch Sinn, wenn gleich die Anwendung nicht ausführbar war. Wenn aber diese Gegenstände die Gebühren per Centner, oder den zehnten Theil dessen, was 1 Centner Waaren giebt, entrichten sollen, so muss man lachen. Ich möchte doch wissen, wie der Controlleur, Verifikateur sich benehmen sollte, wenn ein Dutzend Bauern mit zehn Dutzd. Eyer, zehn Maas Milch etc. erschienen, und beide Theile sich über das Gewicht nicht verstehen wollen? Jetzt hebt man, ohne Rücksicht auf das Quantum, den zwanzigsten Theil des Gewichts, welches ein damit beladenes Fahrzeug fassen kann, noch wie zuvor, so viel ich weiss, und das ist vernünftig!

Die Trass-Steine sind ehemals aus der ganzen Gebühr, in jene des zwanzigsten Theils gestellt worden. Jetzt wurden sie im Projet etc. in den zehnten Theil gesetzt, folglich von Köln bis an die holl. Grenze per 50 Kilogr. 2/3 Stüber holl. Ct. Die Holländer nehmen von der Dordtschen Tonne Trass, 53 Kil. 12 Stüber holl. an eingehenden Rechten. Dem Preuss. Staat werden, von Andernach an bis Schenckenschanz, seine Vortheile ohne allen Grund weggegeben, so lange nämlich die ein- und ausgehende Rechte nicht aufgehoben sind, damit der Holländer, der sich die deutsche Produkte zinsbar macht, und seine Mühlen befördert, sie in seine Tasche stecke. Die in den Trass-Gegenden von Köln sich befindende Mühlen, werden durch Verminderung der Gebühr nicht befördert, so lange die ein- und ausgehende Rechte existiren; der Trass wird keinen stärkern Absatz deswegen finden können, und das, was bestellt wird, beruht auf dem Vertrauen unverfälschter Waare. Der ungemahlne Trass-Stein, welcher jetzt die ganze Gebühr von 7 Stüber holl. von Köln bis Schenckenschanz entrichtet, ward in den 4ten Theil, 1 3/4 Stüber per Ctr. gesetzt, und doch ist diese Masse dem Holländer unentbehrlich; sie

kann ihm nicht ersetzt werden, trotz dem Geschrey: der calcionirte Schlamm (Moder) ersetze sie hinlänglich.

Von Schmalte erheben die Holländer, ohne ihre Strom-Zölle, einkommend 1 Stüber, ausgehend 12 Stüber holl. Ct. Diese ziehen also von diesem deutschen Produkt den Nutzen, und Preussen giebt, ohne seinen Zweck zu erreichen, 5 1/4 Stüber per Centr. weg; denn die Verminderung der Gebühr kann unmöglich den Absatz um eine Tonne vermehren, weil man, wo dieses Fabrikat gebraucht werden muss, nicht einmal sparen kann.

Mineral-Wasser zahlen bis jetzt die ganze Gebühr; das Projet bestimmt nur den vierten Theil, und die Millionen Krüge, die nach Holland und über See gehen, tragen also Preussen ausserordentlich viel weniger ein, während Holland, ohne seine Strom-Zölle, eingehend 3, ausgehend 2 o/o vom Werth erheben lässt. Der Absatz wird durch diese Verminderung durchaus nicht vermehrt, und höchstens der Schiffer gewinnt, denn der Kaufmann berechnet Fracht per 1000 Krüge, und dass die Fracht zu Berg, wie zu Thal, durchaus zu hoch steht, und besonders zu Berg 1/4 Rthlr. gegen die Mainzer und hiesige höher, als nöthig regulirt ist, liegt am Tage. Wenn aber durch eine Preis-Verminderung des Wassers von 1 3/5 fl. per 5 Centner mehr Absatz bewirkt werden könnte, so würde Nassau solches, da es ursprünglich gar nichts kostet, längst um so viel billiger gegeben haben.

Antwort.

Ewr. etc. erhalten nachstehend die in Dero Zuschrift vom 23ten d. M. von mir verlangten Anmerkungen.

ad 1. Was der Verfasser der Bemerkungen in diesem Abschnitte von der zu beschränkenden Zahl der Schiffer und der Ladeordnung sagt, ist gegründet; aber es enthält durchaus nichts neues. Alles, was die Erfahrung darüber lehret und das Wohl des Handels anräth, ist grösstentheils in den verschiedenen, von mir der Congress-Com-

mission übergegebenen Noten und Memoirs enthalten', und es resultirt daraus, dass im Sinne der vorliegenden Bemerkungen, ein Unterschied zwischen direkter und Intermadiair-Fahrt, oder zwischen kleiner und grosser Schifffahrt nothwendig wird. Sicherheit und Schnelligkeit für die Expeditionen und wohlfeile Frachtpreise, stehen mit diesen Polizei-Maasregeln in genauer Verbindung.

ad 2. Der Verfasser der Bemerkungen sagt: um die Regulirung der Frachtpreise brauche man nicht ängstlich zu seyn, diese machten sich durch die Konkurrenz der Speditionsplätze von selbst etc.

Ich begreife nicht recht, wie, wenn man die Zahl der Schiffer beschränken, und in den Hauptspeditions-Häfen eine Rangordnung oder Reihenfahrt unter den Schiffern einführen will, die NB. für den Handels- und Schiffer-Stand *gleich verbindlich* seyn soll (und dies muss sie doch, wenn sie nicht illusorisch werden soll), man die Regulirung der Frachtpreise der Konkurrenz, d. h. der freiwilligen Uebereinkunft zwischen Spediteur und Schiffer, für jede einzelne Fahrt, überlassen kann?

Gesetzlich beschränkte Anzahl von Schiffern, Rangordnung und Reihenfahrten, stehen in genauer Verbindung mit einer *offiziellen* Frachten-Regulirung, und es sind hierüber alle Handels-Städte am Rhein, selbst Frankfurt nicht ausgenommen, mit den Schiffern immer einig gewesen, dass die Frachtpreise von dem Handelsstande zwar vorgeschlagen, aber von der obern Verwaltungs-Autorität regulirt, und für Schiffer und Kaufmann gleich verbindlich seyn müssen.

Wo keine Reihefahrten in den Häfen bestehen, und keine Frachtpreise festgesetzt sind, da wird der Schiffer das Opfer gewinnsüchtiger Spediteurs. Er muss seine Ladungen erbetteln, und die besten Güter erhält der, der die grössten Opfer bringt. Der Eigenthümer hat hiebei aber keinen Gewinn; denn das Arrangement besteht darin, dass der Schiffer einen geringern Preis erhält, als auf dem Frachtbrief notirt ist, und von dem Eigenthümer der Güter bezahlt werden muss.

Den Werth und Gehalt der Bemerkungen, welche auf die vorstehende unmittelbar folgen, kann ich nicht beurtheilen, weil ich den Text der Urschrift nicht kenne, welche sie veranlasst haben, ich gehe also zu der Rubrik: *Oktroi-Gebühren*, über, und hier muss ich gestehen, dass die Umsichtigkeit und Urtheilsfähigkeit des Notenstellers in keinem brillanten Licht erscheint. Er meint, wenn ein Franzose früher von Milch, frischer Butter, frischer Käse, Eyer und Gemüser, das Doppelte der Gebühren ansetzte, was ein leeres Fahrzeug zahlen müsste, so habe die Sache doch Sinn gehabt, wenn gleich die *Anwendung* nicht *ausführbar* gewesen sey; also, ein Tarif der Gebühren hat, nach der Meinung des Rezensenten, *Sinn*, wenn gleichwohl die Anwendung davon *unausführbar* ist? Eine neue ganz eigene Logik! — wenn aber, sagt er, diese Gegenstände die Gebühren per 10 Centner, oder den zehnten Theil dessen, was 1 Centner Waaren giebt, entrichten sollen, so werde sein Lachen erregt, und er wünscht zu wissen, wie der Verifikations-Beamte sich benehmen soll, wenn ein Dutzend Bauern mit zehn Dutzend Eyer, zehn Maas Milch etc. erscheinen, und beide Theile sich über das Gewicht nicht verstehen wollen? Jetzt hebe man, ohne *Rücksicht auf das Quantum*, den zwanzigsten Theil des Gewichts, welches ein damit beladenes Fahrzeug fassen kann, noch wie zuvor, und das finde er vernünftig.

Der Herr Rezensent wird mir nicht übel nehmen, wenn ich hier Gleiches mit Gleichem vergelte, und über seine kritische Bemerkungen meinerseits lache. — Sie sind so oberflächlich, und so durchaus aus der Luft gegriffen, dass blos meine Hochachtung für Sie, Herr Hofrath, mich zu einer Beantwortung bewegen kann.

Die doppelte Rekognitions-Gebühr ist von dem Verfasser der Convention von 1804 in der Absicht bestimmt worden, um die im Art. 103 bezeichnete Gegenstände vorzüglich zu begünstigen. Die Erfahrung hat aber bald nachher gelehrt, dass die Anwendung grosse Missverhältnisse in der Besteurung dieser Artikel nach sich ziehe; in-

dem, wenn nebst solchen sich auf dem nämlichen Schiffe noch andere, zu einer andern Klasse gehörende Waaren befanden, es geschah, dass die nämlichen Waaren bald mehr, bald weniger zahlten, je nachdem sie in Fahrzeuge von grösserer oder kleinerer Ladungsfähigkeit geladen waren. Diese Missverhältnisse finden sich in den Papieren der Spezial-Commission und in meiner topographisch-statistischen Darstellung des Rheins p. 161 und 163 entwickelt, und wenn ich in dem Entwurf des definitiven Reglements diese Artikel unter diejenige setzte, welche künftig das 10tel der Totalgebühren zahlen sollen, so geschah dieses, weil auf dem Nieder- und Holländischen Rhein grosse Quantitäten von Butter, Eyer, Milch etc. in Fässern transportirt werden, und diese Gegenstände einen Werth im Handel haben, der die vorgeschlagene, erhöhte Taxe erträgt, ohne sie vom Flusse zu entfernen, und dies ist der Gesichtspunkt, der bei Beurtheilung der *Schifffahrts-Abgaben*, stets vor Augen gehalten werden muss. Es bleibt übrigens der Central-Commission überlassen, nach vorhergegangenen Deliberationen diese Gegenstände in eine geringere Klasse zu bringen, wenn Sie meine Ansichten nicht theilen sollte.

Was der Verfasser der Bemerkungen von den Abgaben oder Besteurung von Trass und Trass-Steinen, Mineral-Wasser etc. sagt, beweist eine vollkommene Unkunde dieser Materie, und beruhet auf ganz falschen Prinzipien. Er vermischt die Gesetzgebung über Ein- und Ausgangs-Rechte mit der Regulirung der Schifffahrts-Gebühren, welche durchaus nichts mit einander gemein haben sollen. — Der Central-Commission ihre Sorge muss es seyn, die aufzulegende Schifffahrts-Gebühren in der Weise zu berechnen, dass der Versender Vortheil findet, den Transport zu Wasser jenem zu Lande vorzuziehen. Die Aus- und Eingangs-Rechte reguliren die Staaten (so lange keine spezielle Kommerztraktaten darüber geschlossen sind) nach ihrer Handelspolitik, sie gehören folglich nicht vor das Forum der Central-Commission.

Was den Handel der Tufsteine, des Trasses und den Transport der Mineral-Wässer betrifft und berücksichtigt werden muss, das habe ich in meinen frühern, an die konventionnelle Autoritäten abgestatteten Berichten gesagt, welche sich in dem Archive der vormaligen General-Direktion befinden, und nachgelesen zu werden verdienen. Hätte der Herr Rezensent diese Berichte gekannt, so würde er wahrscheinlich anders geurtheilt und schwerlich so schneidend über Gegenstände abgesprochen haben, die verschiedene Seiten darbieten, und nach einem andern Maasstabe erörtert und gemessen werden müssen, als das Comptoir-Interesse unter die Hand giebt.

Uebrigens werde ich, wenn es einmal zu den Diskussionen über die Klassifikation der Waaren und der Veranschlagung der darauf zu legenden Gebühren kommen wird, meine Vorschläge mit solchen erläuternden Bemerkungen zu begleiten, nicht ermangeln, dass es der Central-Commission nicht schwer fallen wird, das richtige Verhältniss, im Sinne der Wiener Kongress-Akte, heraus zu finden.

Ich schliesse diese Bemerkungen mit der Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung und Ergebenheit.

Mainz, den 29. Mai 1818.

EICHHOFF.

XL.

Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten über die erfolgte Aufhebung der Auflage von 15 pro C. ausser den gewöhnlichen früheren Zollabgaben; in der Sitzung vom 5ten Juni 1818.

Le soussigné commissaire plenip. de S. M. le Roi des Pays-Bas prés la commission-centrale, en répondant par sa déclaration du 6 mars dernier aux quatre points de la conclusion de cette commission du 11. sept. dernier, a eû l'honneur d'annoncer, que la suppression réclamée des

15 po/o perçus à titre de Sindicat, en sus des anciens droits de péage, étoit devenu l'objet d'un examen des différens ministères.

La conviction, que le soussigné a eû des intentions loyales et libérales de son gouvernement, l'autorisa à y ajouter l'assurance, que ce point ne tarderait pas à être éclairé et vuidé à la satisfaction mutuelle.

Le soussigné s'empresse aujourd'hui, en exécution des ordres réçus, de porter à la connoissance de la commission centrale, que sa dite assurance se trouve réalisée par l'arrêté de S. M. le Roi, son auguste maître, en date du 26 mai dernier, qui ordonne la cessation instantanée de la perception de ces 15 po/o en sus des droits de péage, qui sont lévés à Arnheim et Nimègue.

Le soussigné ose se flatter, que la commission centrale trouvera dans cette disposition royale une nouvelle preuve des intentions sincères du gouvernement des Pays-Bas à remplir fidèlement les engagemens contractés à Vienne rélativement à la navigation du Rhin.

En se référant du reste à sa déclaration du 6 mars dernier, qui se trouve maintenant complète, il persiste dans sa conclusion y exprimée.

La Commission Centrale a vu avec plaisir par la présente déclaration de M.r le commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, que le Gouvernement des Pays-Bas a déjà effectivement supprimé la nouvelle imposition de 15 po/o sur les anciens péages, afin de remplir les engagemens contractés à Vienne, et que parconséquent cette imposition cesse dèsormais; elle ne tardera pas, de donner connoissance aux cours respectives de cette résolution du gouvernement des Pays-Bas.

XLI.

Bemerkungen zu nachstehenden Berechnungen der Routen über Holland und Hamburg nach Wien.

Es unterliegt gewiss keinem Zweifel, dass der Rheinstrom, von Seiten Oestreich's, für dessen Waaren Beziehungen von Engeland schon

früher benutzt worden wäre, wenn nicht die grossen Unordnungen und Irregularitäten, welche bisher bey der Rheinschifffahrt leider statt fanden, zu abschreckend dagegen gewesen wären.

Der so mangelhaften Einrichtung der Cöllner und Holländischen Beurten-Schiffer verdanken wir es, dass sehr oft diese Schiffer, in kaum zwei bis drei Monaten ihre Reisen, von Amsterdam bis Cölln zurücklegten, dann wurden diese Schiffe nach ihrer Ankunft nicht selten, mehrere Wochen mit dem Entladen aufgehalten, da sie 12, 15, selbst 20000 Zentner mit deren Lichtern Güter angebracht hatten, und ein Zeitraum von 6 bis 7 Monaten war erforderlich, um Waaren von London nach Wien auf den Mayn- und Rheinströmen zu beziehen, die so sehr wichtigen Geschäfte Oesterreichs dahin also zu lenken war unmöglich.

Die Aufhebung der Stapelgerechtsamen von Cölln und Mainz, wird indess gewiss der Thätigkeit des Rheinstromes ein neues Leben bringen, die sich dann bildenden direkten Fahrten zwischen Holland, Mainz, Mannheim und Frankfurt, werden sich nicht nur durch ihre Schnelle der Reisen, sondern auch durch billigere Frachten auszeichnen, zwei Gegenstände, welche wichtig genug sind, die Beziehungen der meisten Artickeln, für Oesterreich denen Rhein- und Maynflüssen zu sichern.

Beide sind, nachdem die völlige Freiheit der Rheinfahrt, nach dem Willen der Wiener Congress-Acte hergestellt seyn wird, leicht zu erreichen.

In dem Interesse einer jeden Stadt liegt es, vorzüglich dafür zu sorgen, dass deren Schiffer in möglichster Schnelle ihre Reisen beendigen, und wenn ein Schiffer nach dessen zu empfangenden Instruction nur 2 bis 3000 Ctr. Güter laden darf, dann kann er in Holland schnell expedirt werden, und er kann auf seiner Reise mehr leisten, als ein solcher, welcher 15 bis 20000 Ctr. mit sich führt. Ein solcher Schiffer wird öfftere Reisen machen, und wir können dann nicht

nur aus dieser natürlichen Ursache billigere Frachten bekommen, sondern weil denn auch die schändlichen Missbräuche, welche seither in Holland, Cölln und Mainz üblich waren, dass viele der Herren Spediteurs sich von den Schiffern bedeutende Summen ihres Frachtlohnes um schnell expedirt zu werden, herauszahlen liessen, (die Cöllner Zeitung machte kürzlich was die bisherigen Rotterdammer Versendungen in dieser Hinsicht anbetrifft, öffentlich bekannt) aufhören werden, indem jede Stadt, welche geeignet ist eine direkte Fahrt mit Holland zu errichten, für die schnelle Expedirung derer Schiffe, bey einer zweckmässigen Einrichtung leicht sorgen wird, und die Schiffer, wenn solche wahrlich höchst unerlaubten Zwangsabgaben nicht mehr bestehen, um bedeutend billigere Frachten fahren können, welches sehr wichtige Folgen für die Rheinfahrt haben wird.

Alsdann würde auch die Aufhebung der übrigen Transitozölle nicht unbedeutend seyn. Die Geschäfte für Oesterreich auf dem Mayn würden dadurch sehr begünstiget, da Baden und Würtemberg den bisher dort bestandenen Transitzoll, zur Erleichterung des Speditionshandels bereits aufgehoben habe, so steht zu erwarten, dass auch die angränzenden Regierungen diese Erleichterungen durch ihre Staaten bewilligen werden, weil man sie sonst so viel wie möglich umgeht.

Zu bedauern ist es übrigens, dass dem Rheinstrome seit diesem Jahre die sehr wichtige Spedition der Englischen raffinirten Zucker, durch die neue Transitoauflage *) durch Holland von 2 1/2 fl. vom Brutto oder 3 fl. vom Nettozentner, nebst 15o/o Addition entzogen worden ist, und diese jetzt nur über Bremen auf der Weser bezogen werden können, indem dieser Weg, wenn gleich für den Rheinbewoh-

*) Hierbei ist zu bemerken, dass die englischen raffinirten Zucker früher durch Holland gar nicht transitiren durften. Die man den Rhein herauf erhielt, kamen über Brabant zu Cölln ins Schiff.

ner der unnatürliche, doch nach hier beygefügten Berechnungen, weit vortheilhafter ist, als der durch Holland.

Voriges Iahr sind in Holland und Brabant 18 bis 20000 Fässer engl. Melisse für den Transit eingeführt worden, jetzt kann bey denen neuen Holländischen Transitabgaben kein Fass mehr auf diesem Weg bezogen werden, welches der Thätigkeit des Rheinstroms sehr nachtheilig ist, es ist daher sehr zu wünschen, dass diese Erhöhung der Abgabe von Seiten der Holländischen Regierung, bald durch kräftige Vermittlungen wieder aufgehoben werde, man kann davon den besten Erfolg erwarten, da Holland selbst zu sehr darunter betheiliget worden ist, und die Absicht, die Holländ. Raffinerien dadurch empor zu heben nicht erreicht werden kann, indem man sich schon überzeugt haben wird, dass die englischen Melisse auf der Weser eben so billig wie ehedem über Holland zu beziehen sind, dagegen aber dem Aerario eine jährliche reine Einnahme von 5 bis 600-000 fl. und denen Kommissionairen, Arbeitern etc., ein Verdienst von 3 bis 400-000 fl. bey dem jetzigen Stand des Trannsitogesetzes entzogen worden ist. Räthlicher würde es wohl gewesen seyn, wenn man die Fabriken ernstlich dadurch heben wollte, diese bedeutende Einnahme dazu zu verwenden, um den Raffineurs bey der Exportation ihrer Fabricate eine Ausfuhrprämie zu bestimmen; dies würde sehr wohlthätige Folgen für sie haben, und weder der Handel im allgemeinen, noch vorzüglich die Rheinschifffahrt würde nicht so sehr darunter leiden; Solche Maasregeln von Seiten Hollands unterdrücken die Freiheit des Handels und die Rheinschifffahrt, und können besonders für letztere sehr traurige Folgen haben.

Ueber die Fahrt von Cölln, Frankfurt über Wertheim nach Marktstefft habe ich keine Berechnung entworfen, da sie circa 30 kr. p. Ctnr. theurer ist als die directe, und dieser sich nur bedient wird, wenn die Güter schnell expedirt werden sollen.

Auch die Wasserfahrt von Cölln, Mainz, Mannheim auf dem

Neckar nach Heilbronn, und von dort ins Oesterreichische ist wegen ihrer Länge der Zeit nicht zu fürchten, vorzüglich wenn Baiern, die so sehr zu wünschenden Erleichterungen in Betreff der Transitgebühren berücksichtiget, denn erhält die directe Fahrt auf dem Mayn einen sehr überwiegenden Vortheil gegen jenen, theils weil sie wirklich billiger ist, und theils weil die Güter ungleich schneller befördert werden können.

Was die Versendungen per Axe von hier betreffen, so können wir nur die allgemeine Bemerkung beyfügen, dass seither die Fuhrleute wegen den bedeutenden Transitogebühren einzelner Länder so viel als thunlich war, diese vermieden, und alles über Heilbronn, Ulm etc. nach dem Oesterreichisshen versandt wurde, es würde also nur von den Regierungen dieser in Mitte liegenden Länder abhängen, das Landfuhrwesen, auf die geradesten und kürzesten Strassen nach den österreichischen Staaten zu ziehen.

SPESEN-RECHNUNG

über 20 Fässer raffinirten Zucker von London über Rotterdam und Cöln nach Frankfurt versandt.

Fracht von London von 178 Zentner à 35 S.	Liv. St.	15 - 11 Sch.	
10 %	—	1 - 12 —	
	Liv. St.	17 - 31 —	
à fl. 11 3/4	C.t fl.	184 - 10 St.	
Hafengebühr und Wächterlohn		14 - 15 —	
Transit von 18,156 Pf. à fl. 2 1/2		453 - 18 —	
Hievon 15 %		67 - 19 —	
Plombiren, Clariren, Passport		38 - 10 —	
An Bord führen		14 - 8 —	
Arbeitslohn und Wiegen		14 - 10 —	
Fracht-, Waag-und Hafengebühr, Stempeln		5 - 12 —	
Provision		40 - „ —	
	C.t fl.	834 - 2 St.	
	pari fl.	834 - 6 kr.	

	Uebertrag		fl. 334 - 6 kr.
Fracht nach Cöln von 18,156 Pf. à 3 Fs. 10 C.t oder 85 kr. . .	fl. 258 - 44 kr.		
Spesen in Cöln per Ctr. 18 -	- 55 - —		313 - 44 —
Fracht hierher à 76 1/2 kr. p.r C.tr .	fl. 231 - 24 kr.		
Spesen vom Wasser ins Haus 8 kr. . -	16 - 8 -		247 - 32 —
			fl. 1395 - 22 —

Per engl. Bruttozentner fl. 7 - 50 kr.

SPESEN-RECHNUNG

von London über Hamburg, Magdeburg nach Pirna zu Wasser, von da zu Land nach Wien.

70 Ballen Caffee Brutto 100 Zentner.

Fracht nach Hamburg à 30 S. u. 10 % Liv. St. 8. 15 Sch.		
	à 33 Bco. Mark	108. 9 Sch.
Lösungsspesen per Ballen à 8 Sch.	„ „	35. — —
Transit 1/2 %	„ „	32. 7 —
Spedition à 4 Sch.	„ „	17. — —
	„ „	193. — —
	à 150 % fl.	173. 42 kr.
Spesen ab Magdeburg per C.tr fl. 2. 36 kr.	-	260. — —
ditto zu Wasser bis ab Pirna p.r 3 C.tr fl. 5.	-	166. 40 —
Landfracht nach Wien p.r C.tr fl. 5 1/2	-	495. — —
	fl.	1095. 22 —

Per engl. Zentner fl. 10 58 kr.

SPESEN-RECHNUNG.

von London über Bremen und Minden nach Frankfurt gesandt, über:

20 Fässer raffinirten Zucker, wiegen Brutto 178 Zentner.

Fracht von London à 40 S. u. 10 %	Liv. St.	17. 16 Sch.
	„ „	1. 15 —
	„ „	19. 11 —

	à 570 Ld'or.	111. 10 Sch.
Am Bord Empfang und Spesen wiegen	„	2. 50 —
Lichterfracht .	„	9. — —
Elsflether Zoll	„	28. 6 —
Convoi - und Tonnengeld	„	8. 20 —
Wupperlohn, Ueberschlagen und Wiegen	„	3. 68 —
Ausgehende Rechte	„	8. 31 —
Porte und Speditions - Provision	„	10. 24 —
	Ld'o R.	181. 65 gr.
	à 108 % fl.	352. 24 kr.

Fracht nach Münden von 18,158 Pf. 2 1/2 Rl. p. 308 Pf.

	Rl.	147. 13 gr.
	„	12. 23 „
	„	10. — „
	Rl.	170. 12 gr.
	à 6 1/9 p.r fl. 11 fl.	306. — kr.
Fracht hierher à 5 Rl. per S. Pf.	„	442. 9 —
	fl.	1100. 33 kr.

Per engl. Bruttozentner bisher fl. 6. 11 kr.

SPESEN - RECHNUNG

auf Caffee von London über Rotterdam, Cöln, Frankfurt, Marktsteft, Regensburg nach Wien.

70 Ballen Caffee wiegen in London 100 Centner.

Fracht p. Last 22 S. u. 10 % p. 20 C.tr	Liv. St. 6. 1 Sch.		
	à fl. 11	C.t fl.	66. 11 St.
Hafengeld .		„	2. 10 —
Transit von netto 9180 Pf. à 10 St. . .	fl. 45. 18 kr.		
15 % . .	„ 6. 15 „	„	52. 13 —
Für Löschen, Arbeitslohn		„	11. 15 —
„ Pasport, Abzeichnen, Plomben und Stempel . .		„	12. 6 —

Uebertrag	C.t fl.	145. 5 St.
Für Fuhrlohn, Wiegen	„	8. — —
„ 1/2 Frachtwaag	„	1. 15 —
„ Spedition	„	20. — —
	„	175. 10 —
pari	fl.	175. 30 kr.
Fracht nach Cölln pr. 100 Pf. Fr. 2. 85 Ct.	„	135. 13 —
Spesen in ditto	„	28. 48 —
	fl.	339. 33 —
Fracht von Cölln bis Frankfurt à 70 kr. pr. Ctr . . .	„	119. — —
Hiesige Versendungsspesen à 15 kr.	„	25. — —
	fl.	483. 33 —
Fracht und Zöll nach Marksteft à fl. 1. 6 kr. . . .	„	110. — —
Dasige Spesen à 8 kr.	„	13. 30 —
	fl.	607. 3 —
Fracht nach Regensburg à fl. 2 1/4 von 90 Ztr.	„	202. 30 —
Transito - Mauth pr. Ztr. 23 kr.	„	24. 30 —
Spesen in Regensburg à 12 kr.	„	18. — —
	fl.	862. 3 —
Fracht nach Wien à fl. 2. 24 kr.	„	216. — —
	fl.	1078. 3 —

Per engl. Zentner fl. 10. 46 kr.

XLII.

Frühere Vorschläge zu einer Güter - Assekuranz für den Rhein und Mayn von einigen Handelshäusern in Frankfurt, entworfen. *)

§. 1. In der Absicht, das merkantilische Publikum gegen die Gefahren sicher zu stellen, die sich auf dem Rhein und Mayn ergeben

*) Diese ganze Sache blieb damahls ein Desiderium, und wenn die Ausführung hätte beschlossen werden sollen, so würden diese Materialien in der Redaction

können; hat sich eine Anzahl angesehener frankfurter Kaufleute vereinigt, um eine Assekuranz-Gesellschaft auf Schiffsladungen zu bilden, unter der Benennung: „Rhein und Main Assekuranz-Gesellschaft in Frankfurt a. M.“

2. Diese Assekuranz-Gesellschaft beginnt den und verbindet sich auf acht Jahre, endigt also den

3. Der Fond derselben besteht aus einem Kapital von 500,000 fl. im 24 fl. Fuss, der in 100 Actien, jede zu 5000 fl., eingetheilt ist.

4. Jede Actie, die nach dem anliegenden Formular eingerichtet ist, wird auf den Namen einer Person oder einer Handlungs-Raggion gestellt, und erhält eine Nummer von 1 bis einschliesslich 100.

5. Jeder Actionär zahlt bei Empfang der von ihm gezeichneten Actien 20 p/o baar, und für die übrige 80 p/o giebt er Sicherheit, entweder in frankfurter Stadtobligationen nach ihrem Nennwerth oder in Insätzen.

Die Stadtobligationen, es seye denn dass es Accisobligationen wären, müssen die dazu gehörigen Coupons besitzen. Bei Verfall der Coupons können diese von dem Eigenthümer gegen Schein abgeholt werden.

Die Einforderung neuer Coupons besorgt das Comptoir, so wie die Einziehung der Zinsen der Accisobligationen, welche Zinsen sodann ebenfalls gegen Schein von den Eigenthümern abgeholt werden können.

Die Insätze müssen erste Insatze oder Antheil von ersten Insätzen seyn, und können nur auf Liegenheiten in hiesiger Stadt oder deren Gemarkung angenommen werden; auch sind sie zuvörderst dem Con-

allerdings einer scharfen Feile noch bedürft haben; doch ist gewiss daran zu erkennen, dass nicht etwa der Vortheil Einzelner dabei beabsichtet war, sondern vielmehr jener höhere Zweck, durch eine solche Anstalt das Interresse der Schifffahrt zu fördern, im Auge behalten wurde, wie denn diese Tendenz durch alle zur Sicherstellung der Assekurirten in Vorschlag gebrachten Maassregeln sichtbar ist. *Anm. d. Einsenders.*

sortium förmlich zu cediren und im Hypothekenbuch einschreiben zu lassen.

Ueber deren Annahme oder Nichtannahme entscheidet, ohne Angabe von Gründen, die Direktion.

Kann der Hinterleger entweder die Obligationen oder die Insätze nicht einlösen; wenn der Fall einträte, so werden sie öffentlich versteigert, und der Ueberschuss auf dessen Schuld demselben herausbezahlt, gleichermassen als er den Wenigerbetrag des versteigerten Unterpfandes der Compagnie zu erstatten hat.

6. Obschon diese Gesellschaft sich in Frankfurt a. M. bildet, so wird es ihr doch lieb seyn, wenn auch achtbare Häusser in andern Städten sich durch Unterschreibung von Actien dabei interessiren, in der Hoffnung, dass sie dadurch veranlasst werden, zum Besten dieser Gesellschaft thätig zu seyn. Diese haben sich sodann, gleich den Einheimischen, allen Verfügungen dieser Gesellschaft anzuschliessen, und durch eine gerichtliche Vollmacht zu Gunsten einer hiesigen Person oder Handlungs-Raggion, welche ihrorseits Actionär seyn muss, repräsentiren zu lassen.

Gedachte Vollmacht ist sodann bei dem diesseitigen Comptoir zu hinterlegen. Will der Auswärtige diese Vollmacht einem andern übertragen, so kann dies nicht ohne die Genehmigung des Bevollmächtigten geschehen, und nur dann ist die erste Vollmacht zurückzugeben, wenn die neue Vollmacht in guter Form und auf eine genügende Weise auf dem Assekuranz-Comptoir deponirt ist.

Der Auswärtige hat die nämlichen Rechte und Befugnisse, aber auch die nämlichen Verbindlichkeiten, wie der Einheimische; ausgenommen, dass er sich bei den General-Versammlungen nicht persönlich einfinden darf, sondern durch einen Actionär sich repräsentiren lassen muss; auch nicht zum Direktor ernannt werden kann.

7. Die Insätze oder Obligationen werden in eine eiserne Kiste mit zweifachen Schlössern gethan, davon ein Direktor den einen und der Bevollmächtigte den andern Schlüssel hat.

8. Das baare Geld, welches eingeschlossen wird, wird das erste Jahr, wegen Anschaffung vielerlei Comptoir-Pertinenzien, nicht verzinset, die folgende Jahre aber zu 4 o/o jährlich.

Dieses Geld wird aufs beste discontirt, und weil es einer täglichen Manipulation unterworfen ist, so wird es dem Bevollmächtigten, auf dessen Treue man sich ganz verlässt, allein anvertraut. Dagegen ist derselbe verbunden, zu Ende jeden Monats zwei dazu ernannten Direktoren den Zustand der Kasse und des Portefeuille vorzulegen.

9. Bei Diskontirung von Wechseln wird mehr auf Sicherheit, als auf einen hohen Diskonto gesehen: auch wird bestimmt, dass wenigstens drei Unterschriften auf den Wechseln seyen, als: Trassant, Acceptant und Indossant.

10. Ein jeder Actionär ist nur zu fl. 5000 per Actie für den Belauf der unterschriebenen Actien verhaftet. Sollte der erste Zuschuss durch Verluste aufgegangen seyn, so wird nach gehaltener General-Versammlung ein weiterer zu bestimmender Zuschuss ausgeschrieben, und die Zeit der Zahlung festgesetzt. Sollte der eine oder andere Actionär nicht zahlen, so wird der Einschuss durch einen Notar gefodert, und erfolget er hierauf dennoch nicht, so verliert der Actionär sein Actienrecht und die Compagnie erhält ohne weiters die Befugniss die Actie öffentlich unter die andern Mitglieder zu verkaufen. Für den Verlust ist der Actionär verbindlich, und bleibt die Compagnie solange im Besitz des Depositums, bis er denselben ersetzt haben wird; erhält dagegen den Ueberschuss der ihm zukommen dürfte.

11. Dem Actionär steht es frei, seine Actie zu verkaufen; die Direktoreu müssen aber durch Mehrheit der Stimmen den Käufer (ohne irgend eine Angabe der Ursache, wenn es allenfalls nicht geschehen sollte) zum Actionär angenommen, auch sich derselbe wegen dem zu stellenden Unterpfand genügend eingestellt haben, ehe das Eigenthum ihm gültig übertragen werden kann.

Dem Verkäufer kann alsdann, und nachdem alles in Ordnung ist,

sein bestehendes Unterpfang zurück gegeben werden; jedoch hat derselbe, wegen Umschreibungs-Gebühr, fl. 25 pr. Actie zu entrichten.

12. Wenn ein Actionär insolvent wird, so müssen die Kuratoren die Actien in zwei Monaten an solche Personen verkaufen, welche die Direktion genehmigt. Sonst ist die Direktion berechtigt sie für Rechnung des Falliten, ohne weitere Formalitäten, öffentlich nach Anleitung des Paragraphen 10 zu verkaufen.

13. Auf die Assecuranz-Actien wird kein gerichtlicher Beschlag angenommen.

14. Wenn ein neuer Zuschuss erforderlich gewesen und berichtigt worden, so ist jeder Actionär berechtigt sein Depositum für soviel zu vermindern als er zugeschossen.

15. Sollte die Compagnie für gut finden sich vor Ablauf der Contract-Jahren aufzulösen, so sind 3/4 der Stimmen (nicht Actien) erforderlich diesen Entschluss durchzusetzen. Nur dann ist die General-Versammlung fähig Beschlüsse zu fassen, wenn wenigstens 2/3 der Stimmen zugegen sind.

16. Es werden von den gesammten hiesigen Actionärs in einer General-Versammlung 5 Direktoren durch Stimmenmehrheit per Scrutinium ernannt, daran der eine als Präsident, durch die Direktoren selbst, in der ersten Sitzung nach jeder neuen Jahres-Wahl, erwählt wird. Die bei der ersten Wahl gewählte 5 Direcktoren bleiben 2 Jahre im Amte, nach Ablauf dieser Frist gehen drey ab, wobei das Loos entscheidet, nach dem 3ten Jahr gehen die übrigen 2 ab, und es wird so gehalten, dass sodann jährlich und ein Jahr um 5 andere, einmal 3 und einmal 2 abgehen. Die austretende Mitglieder der Direktion werden vier Wochen vor dem erscheinenden Austritts-Ziel, durch eine Wahl der General-Versammlung, und auf die nemliche Weise wie Eingangs dieses Parapraphen bestimmt ist, ersezt, die Neu-Gewählten kommen jedoch nicht ehender in Function, bis mit dem Jahresschluss die Alten abgegangen sind, es bleibt

ihnen nichts destoweniger unbenommen, vom Tage der Wahl an das Comptoir zu besuchen, um sich instruiren und auf ihr Amt vorbereiten zu können. Ohne ganz besondere genügende Gründe kann ein Actionär die Direktor-Stelle zum erstenmal nicht ausschlagen, ein abgehender Direktor kann zwar wieder gewählt werden, ist aber nicht verbunden, die Stelle anzunehmen, so wenig als wenn er später abermals erwählt werden sollte.

Die Direktoren machen keine Ansprüche auf Entschädigung für ihre zu übernehmende Bemühung.

Bei jener General-Versammlung (4 Wochen vor Schluss des Jahrs) werden zugleich 6 Actionärs, davon aber keiner ein neu erwählter Direktor seyn darf, ebenfalls p. scrutinium, als Rechnungs-Revisoren erwählt. Nach gezogener Jahresbilanz legt die Direktion dieselbe und sämmtliche Bücher den Rechnungs-Revisoren vor, die die geführte Rechnungen unter sich prüfen, und bei der, nach dem Jahresschluss abermalen zu haltenden General-Versammlung, zum Behuf der Rechnungs-Abhörung, über den Befund Bericht erstatten.

Nach gehaltener General-Versammlung und vorgelegten Bericht mit Rechnungs-Statu, auch erfolgter beifälliger Erklärung der Versammlung sind die abgehenden Direktoren von aller Verantwortlichkeit für ihre Amtsführung frey.

Der präsidirende Direktor kann die Direktoren nach Gutfinden zusammen berufen, er macht den Vortrag bei der Sitzung und stimmt zuerst. Die Stimmenmehrheit entscheidet über den in Vorschlag seyenden Gegenstand: es müssen jederzeit sämmtliche fünf Direktoren sich bei der Sitzung einfinden, sodann ein Rechtsconsulent der das Protokoll führt und der Bevollmächtigte; jener ohne und dieser mit consultativer Stimme.

Im Fall von Krankheit oder Abwesenheit des präsidirenden Direktors, vertritt der ältere an Jahren, unter den ältesten im Amtsalter, seine Stelle als Vicar, es ist hingegen hierbei, so wie bei Verhin-

derungs - Fällen eines der übrigen Direktoren, davon dem Präsidenten die Anzeige geschehen muss, eines der zuletzt aus dem Direktorio abgegangenen Mitglieder durch den Präsidenten oder Vicepräsidenten zu ersuchen, das Amt des Abwesenden inmittelst zu übernehmen. Bei Sterbfällen oder sonst gezwungenen Austritt aus dem Direktorio, wird von den Actionär eine neue Wahl vorgenommen; fiele jedoch ein solches Ereigniss in das lezte Viertel des Jahrs, so hat der jüngste an Jahren, der zulezt ausgetreten gewesnen Mitglieder, die Stelle bis zum Jahresschluss zu übernehmen.

Die Direktion führt bei ihren Sitzungen ein Protokoll, das bei'm Jahresschluss der General - Versammlung vorgelesen wird. Der präsidirende Direktor ist immer dem Bevollmächtigten in der Art zur Seite, dass dieser bei eintretenden Fällen sich zunächst bei jenem Rath oder genaue Weisung erhohle.

Dem präsidirenden Direktor sind hingegen wieder die zwei ältesten Direktoren zur Ssite, und er wendet sich zunächst an diese wenn er keine Versammlung der Direktoren für nöthig erachtet, oder der Fall zu dringend wäre.

Die laufenden Geschäfte der Direktoren theilen sich folgendermaassen ein:

a) Der Präsident und die zwei ältesten Mitglieder haben, ausser dem oben bestimmten, jeden Monat sämmtliche Scripturenbücher, und alles was gearbeitet worden, förmlich zu durchgehen; ihre etwaige Bemerkungen theilen sie sogleich dem Bevollmächtigten mit.

b) Die zwey jüngere Direktoren haben die Inspektion der Kasse und das Portefeuille zu besorgen (§. 8.) zwischen ältern und jüngern Direktoren entscheidet das Amts - Alter, und das Lebens - Alter.

Die Direktion hält wenigstens alle Monat eine Sitzung und die zu den Specialgeschäften Art. 6 delegirte Mitglieder geben über ihre Verrichtungen und wie sie alles gefunden, entweder einen mündlichen oder einen schriftlichen Bericht zu Protekoll.

Es haben auch alle sämmtliche fünf Direktoren das Assekuranz-Comptoir fleissig zu besuchen, sich mit dem Bevollmächtigten oft über den Geschäftsgang zu unterhalten und sich zu bemühen in steter genauer Kenntniss von Allem zu bleiben. Dagegen haben alle nicht in der Direktion seyende Actionär auf alle Einmischung in die Geschäfte zu verzichten, weil dadurch nur Unordnungen entstehen würden, hat jedoch einer oder der andre Actionär ein Desiderium, so bringt er solches schriftlich an den präsidirenden Direktor, der ihm entweder befriedigende Erläuterung giebt, oder nach Beschaffenheit des Desiderii dasselbe zur weitern Verhandlung bringt.

17. Der Bevollmächtigte wird für die Dauer der Contrakt-Jahre von der General-Versammlung der Actionärs angenommen, und in der Erwartung, dass er mit Treue, Fleiss und Eifer für das Beste der Gesellschaft wirken wird, erhält er jährlich eine Remuneration von zwei tausend fünf hundert Gulden im 24 fl. Fuss und fünf vom hundert des reinen Nutzen.

18. Sollte der Bevollmächtigte während den Contrakt-Jahren sterben, so erhalten seine Erben (hierüber wurde nichts festgesezt.)

19. Der Bevollmächtigte empfängt bei seiner Annahme eine Instruktion die er unterzeichnet und davon er Abschrift erhält, auch Vollmacht von den Actionärs in deren Nahmen zu zeichnen, Wechsel zu discontiren etc. Für die Befolgung der Instruktion und die Ordnungsmässige Geschäftsführung ist er verhaftet; ausser dem aber, da er blos als Mandatarius der Gesellschaft betrachtet werden kann, haben die Actionärs keinen Anspruch an ihn.

20. Wenn der Bevollmächtigte durch Krankheit oder andere Hindernisse abgehalten wird, so bestimmen die Direktoren, wer in Vollmacht der Societät unterzeichnen soll. Dessen Unterschrift hat sodann während dieser Zeit die Gültigkett, gleich deren des Bevollmächtigten.

21. Es wird ein Assekuranz-Comptoir errichtet auf Kosten der Compagnie. Der Bevollmächtigte wählt und verabschiedet mit Geneh-

migung der Direktoren die Buchhalter, Schreiber und Auslaufer: es wird ihm zur Pflicht gemacht, das Personale nicht ohne Noth zu vermehren und alle unnöthige Ausgaben zu vermeiden.

22. Der Präsident der Direktorial - Versammlungen ist auch Präsident in den General - Versammlungen, auch ist der Rechts - Konsulent in den Direktorial - Versammlungen auch Rechts - Konsulent in den General - Versammlungen. Letzterer führt auch hier das Protokoll, hat aber hier so wenig als bei den Direktorial - Versammlungen eine Stimme.

Die Stimmenmehrheit entscheidet in den Direktorial - Versammlungen: sind die Stimmen gleich, so hat der Präsident zwei Stimmen und giebt den Ausschlag wenn der Gegenstand der Berathung eine Sache betrift; betrift er aber Personen, so entscheidet das Loos.

Weil die Antheile der Actionärs verschieden sind, so wurde festgesezt, dass:

Wer eine und zwei Actien besizt, hat eine Stimme.
Wer drei und vier Actien besizt, hat zwei Stimmen.
Wer fünf und sechs Actien besizt, hat drei —
Wer sieben, acht und neun Actien besizt, hat . . . vier —
und wer zehn Actien besizt, hat fünf —

und da ein Actionär nicht mehr als zehn Actien besitzen darf, so kann er in seinem Namen auch nicht mehr als fünf Stimmen führen.

23. Wer in der Direktorial - Versammlung nicht erscheint und keinem Actionär Vollmacht giebt, verliert sein Stimmrecht. Nur wer Actionär ist, ist berechtigt für Andere zu stimmen. Wenn Wittwen, Mündel oder Frauenzimmer, durch Erbschaft oder sonst in den Besitz von Actien kommen, können sie sich in den General-Versammlungen ebenfalls nicht anders als durch Actionärs representiren lassen.

24. Die Direktoren sind so wenig als der Bevollmächtigte für den Ausgang der Geschäfte verantwortlich, jedoch sind sie den Actionärs für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten, jeder indessen nur für seine Person, verhaftet.

25. Die Gesetze werden von den Actionärs unterschrieben, und binden jeden nach seinen übernommenen Verpflichtungen. Auch jeder neu eintretende Actionär unterzeichnet bei seinem Eintritt die Gesetze: der Auswärtige durch seinen Bevollmächtigten, der die legale Spezial-Vollmacht beizulegen hat. Durch diese Unterschrift ist die Ernennung der jedesmal bestehenden Direktoren sowohl, als die Annahme des Bevollmächtigten, anerkannt. Der Bevollmächtigte erhält zu seiner Kenntniss und Beachtung von den Gesetzen eine getreue Abschrift.

26. So wie nach Ablauf des ersten Jahrs laut §. 8. keine Zinsen von den geschlossenen baaren 20 p°/₀ ausgetheilt werden, eben so wenig wird das erste Jahr ein Dividend ausgegeben. In den General-Versammlungen der folgenden Jahren soll es jederzeit festgesezt werden, wie stark ein Dividend seyn soll: jedoch ist vorläufig festgesetzt, dass der Dividend den Gewinn nie erschöpfen sondern Bedacht genommen werden soll, dass, wo möglich, immer ein namhafter Ueberschuss bleibe, um allenfalls für solche Jahre gedeckt zu seyn, die unglüklich ausfallen könnten.

Es soll zu dem Ende auf den Büchern ein Reserve - Conto errichtet und diesem alljährlich ein von der Direktion jedesmal zu bestimmender Theil des Nutzens oder Gewinnstes jeder Inventur zu gut geschrieben werden; in der Absicht hieraus einen Fond zu bilden, dessen Bestimmung zunächst seye, diejenige Verluste (so weit als der Reservefond hinreichen mag) zu bestreiten, welche in folgenden Jahren sich ergeben könnten.

27. Diejenige hiesige Häuser, die als Commissionärs unterzeichnen lassen, werden einsehen, dass bei einer Prämie von etwa 1/4 oder 1/2 po/o keine Provision von ihren Correspondenten gefordert werden könne. Um sie jedoch für ihre Bemühung so viel es seyn kann schadlos zu halten, vergütet ihnen das Assecuranz-Comptoir fünf po/o von der jedesmal zu zahlen habenden Prämie, diese Vergütung findet auch ihre Anwendung auf alle diejenige, die hier versichern lassen, weil nicht

ausgemittelt werden will, ob man für sich oder andere versichern lässt.

28. Die Compagnie versichert für Güter

auf dem Rhein: von und zwischen Strasburg bis Amsterdam und Rotterdam, und eben so von und zwischen Amsterdam und Rotterdam bis einschliesslich Strasburg

auf dem Mayn: von und zwischen Bamberg bis Mainz, und von und zwischen Mainz bis Bamberg

ferner: von und unterhalb Bamberg bis zum Ausfluss des Rheins oder bis Strasburg

und endlich: von irgend einem Hafen des Rheins von Strasburg bis zu dessen Ausfluss in einen Hafen des Maynflusses bis Bamberg.

Die versicherten Güter müssen am Bord des nämlichen Schiffes bleiben, wenn eine Versicherung gelten soll; erfordert aber die Seichtigkeit des Flusses, dass Schiffe gelichtet werden müssen, so wird die Uebersetzung der Güter, von Schiff in Lichter, nicht als eine Veränderung von Schiff betrachtet, und die Versicherer sind für die Gefahren der Uebersetzung sowohl, als für diejenige, welche die Güter in den Lichter ausgesetzt seyn könnten, verhaftet. Ausserdem versichert die Compagnie nur durch successive Zeichnungen. Werden z. B. die in Amsterdam eingeschifften Güter in Cölln ausgeladen, so versteht sich diese Versicherung nur bis Cölln und ist daselbst zu Ende: dagegen kann eine neue Versicherung von Cölln bis Mainz, bis Strassburg, bis Bamberg oder nach einem Zwischenhaven, jedoch nur so geleistet werden, dass die Güter immer in dem nämlichen Boden (nothwendige Lichter abgerechnet) bleiben müssen: denn gehen die Schiffe nur bis Mainz, während die Güter weiter verschifft werden sollen, so können diese nur durch eine dritte Aufgabe bis und einschliesslich Strassburg oder Bamberg versichert werden.

Der nämliche Grundsatz wird befolgt bei Gütern, die den Rhein und Main abwärts fahren und versichert werden sollen: es ist derselbe nöthig, weil

29. Derjenige, der versichern lassen will, aufzugeben hat, den Namen des Schiffs (in so weit es thunlich ist) und des Schiffers.

Wo die damit verschifften Güter ausgeladen werden sollen, oder das Ende der Fahrt, der Versicherung und des Risikos.

Wieviel man versichert zu haben wünscht.

Zeichen, Anzaht und Gewicht der Colli.

Den Inhalt und den Werth der Colli, und sind verschiedene Waaren in einem Colli, den Werth des Colli.

30. Bei Coffern oder sonstigen Effekten, die keine Kaufmannsgüter sind, wird die assecurirte Summe als der wahre Werth angesehen.

31. Es ist erlaubt weniger zu versichern, als der wahre Werth einer Sache ist, indem der Eigenthümer alsdann die Gefahr des Restes selbst lauft. Allein nur 10 % für imaginären Nutzen ist gestattet, über den wahren Werth einer Sache versichern zu lassen, und die Compagnie hält sich nicht verhaftet zu zahlen, wenn sich, im Fall von Unglück, ausweisst, dass mehr versichert worden sey. Auch ist nicht erlaubt, doppelt versichern zu lassen, und wird es bekannt, dass eine Versicherung doppelt geschehen sey, so wird kein Ersatz geleistet.

32. Da man die Prämie jederzeit aufs niedrigste zu stellen gedenkt, so kann sich die Compagnie auf keine Vergütung von Partikular-Havarie einlassen, wenn nicht das Schiff gestossen hat oder gestrandet ist, oder wenn beim Ein- und Ausladen kein zufälliges Unglück geschehen ist.

33. Die Compagnie versichert von Land zu Land, das ist, sie versichert die Güter (unter Bezug auf obigen Paragraph) von dem Augenblick, wo die Güter vom Lande scheiden, um an Bord des aufgegebenen Schiffes gebracht zu werden, und endigt sich, wenn sie wieder ausgeladen, und ans Land gebracht sind.

34. Begegnet einem Schiffer ein Unglück mit seinem Schiffe, oder dessen inne habenden Ladung, so ist er verbunden, an dem ersten Orte, wo er anfährt, bei der Ortsobrigkeit die Anzeige davon zu

machen, und sich darüber einen Proces-Verbal geben zu lassen, den er an dem endlichen Bestimmungsort seines Schiffs in den ersten 24 Stunden seiner Ankunft abzugeben hat: diesen muss er mit seinem Schiffsvolke eidlich zu erhärten bereit seyn. Ferner hat ein solcher Schiffer sogleich einen Expressen an den nächsten Ort zu senden, wo sich ein Correspondent der frankfurter Assekuranz-Gesellschaft befindet (von welchen ein jeder Schiffer ein Verzeichniss erhält) gleichwie einen Expressen an die Assekuranz-Gesellschaft nach Frankfurt; einsweilen aber aufs beste für die Erhaltung seiner Ladung zu sorgen, bis ein Agent der Assekuranz-Gesellschaft eintrifft.

35. Geschieht ein Unglück, wenn eine versicherte Waare an oder von Bord eines Schiffes gebracht wird, so liegt es in der Obliegenheit des Spediteurs, darüber sogleich einen Proces-Verbal fertigen zu lassen, und an den zunächst gelegenen Correspondenten der frankfurter Assekuranz-Gesellschaft, oder an die Assekuranz-Gesellschaft selbst, zu schicken, und hat diese oder der Correspondent sogleich einen Abgeordneten an Ort und Stelle abzusenden.

36. Wenn ein Schiff strandet oder durch sonstige Unglüksfälle in einen solchen Zustand geräth, dass es die vorgehabte Reise nicht vollenden kann, und ein anderes Schiff zur Fortbringung der Ladung oder der geborgenen Güter angenommen wird, so bleibt die Compagnie für die Gefahr der versicherten Güter, laut Inhalt der Policen, in dem anderweitig eingenommenen Schiffe bis zu dem anfänglichen Bestimmungsort desselben verhaftet.

37. Folgendes Verhältniss hat die Compagnie festgesetzt, welches sie auf einzelne Schiffsladungen zeichnet:

Von Mainz bis Strasburg und Bamberg oder von einem der Zwischenhäfen bis Strasburg und Bamberg, oder von Strasburg und Bamberg oder Zwischenhäfen bis Mainz fl. 45,000

von Frankfurt a/M. oder Mainz bis Cöln oder von Cöln bis Mainz oder Frankfurt a/M. „ 60,000

von Cöln bis Amsterdam und Rotterdam oder von Amsterdam
und Rotterdam bis Cöln fl. 100,000
diese respective Summen dürfen jedoch um und einschliesslich fl. 1000 überschritten werden, wenn es erforderlich seyn sollte.

38. Da diese Versicherung sich blos auf zwei Flüsse erstrekt, so fällt die Versicherung auf Casco, Frachtgelder, Provision etc. als unzwekmässig, weg.

39. Es wird nur in Frankfurt a/M. und zwar auf dem Assecuranz-Comptoir gezeichnet, und dieses von dem Bevollmächtigten, oder in Ermanglung, von dem dessen Stelle vertretenden und eigends dazu authorisirten Direktor.

40. Wenn in Gefolge von Anstossen oder Strandung eines Schiffes die versicherten Güter an den Ort ihrer Bestimmung beschädigt ankommen, so ist

1) mit dem Versicherten oder Bevollmächtigten über die zu nehmende Maassregeln Verabredung zu nehmen.
2) Ein jeder Theil stellt einen zur Besichtigung beschädigter Waaren besonders beeidigten oder geeigneten Mann, und wenn diese Besichtiger über die Beschädigung nicht einig werden, so wählen diese selbst einen dritten zu solchen Geschäften besonders geeigneten Mann. Mit der Entscheidung beider, oder der dreyen, müssen dann beide Theile zufrieden seyn.
3) Die Güter, die nicht für beschädigt erkannt wurden, erhält der Eigenthümer ohne weiters. Diejenige aber, die für wirklich beschädigt erkannt wurden, werden, nach zweimaliger Anzeige im Wochenblatte, öffentlich gegen baare Bezahlung verkauft.
4) Am Tage des Verkaufs, und ehe dieser vor sich geht, wird der Preiss, wozu diese Waare, wenn sie unbeschädigt angekommen wäre, gegen baare Bezahlung würde haben verkauft werden können, durch zwei beeidigte Mäckler oder dazu geeignete Sachverständige bestimmt. Können diese sich nicht vereinigen, so ernennen sie einen

dritten, eben so qualifizirten Mann, und so wird durch die Mehrheit der Stimmen der gesunde Werth der Waare bestimmt.

Ereignete sich ein Unglück an einem Orte, wo kein Markt ist, und die Waare wäre so beschädigt, dass sie zwar verkauft, aber ohne gänzliches Verderben nicht versandt werden könnte, so wäre sie auf der Stelle zu verkaufen, von der gesunden Waare aber ein Muster auf den nächst gelegenen Marktplatz (Frankfurt oder Cöln) zu senden, um das Verhältniss von der gesunden zur beschädigten Waare auszumitteln.

Weil nun die Assekuranz mit dem Markte nichts zu thun hat, so wird folgende Vergütungsweise angenommen: wie z. B.

Die Waare sey werth in gesundem Zustande		fl. 1000
koste aber und sey versichert für fl. 800; sie ist beschädigt und wird öffentlich verkauft für		fl. 500
ist also Verlust 50 pC.t oder		fl. 500
Der Versicherte erhält diese 50 pC.t oder . .	fl. 500	
und auf die fl. 800 die andern 50 pC.t Havarie	„ 400	
Zusammen		fl. 900

gewinnt also auf seine Waare, weil sich der Markt besserte.

Ist der Fall verschieden, und der Versicherte habe eine Waare, die fl. 800 kostete, für so viel versichert, bei der Taxation der Waare zeigt es sich aber, dass sie in gesundem Zustande nur fl. 600 werth sey, so ist folgender Satz anzunehmen:

Gesund ist sie werth		fl. 600
sie ist aber beschädigt und wird verkauft, für		„ 300
ist also der Verlust 50 pC.t oder		fl. 300
Der Versicherte erhält diese 50 pC.t oder . .	fl. 300	
und auf die fl. 800 die andere 50 pC.t Havarie	„ 400	
Zusammen		fl. 700

verliehrt also auf seine Waare, weil sich der Markt verschlimmert, der Assecurateur bezahlt aber nie mehr als das Verhältniss des Schadens zu der gezeichneten Summe.

41. Hat der Versicherte an die Compagnie eine Reclamation zu machen, so produzirt er die Original-Faktura, zu der man sich versieht, dass sie im Einklang mit dem Preiss der Waare in dem Zeitpunkt des Einkaufs ist. Diese erweiset nun, ob der Versicherte selbst bei der Versicherung einen Risiko gelaufen, oder einen imaginairen Nutzen gerechnet habe. Hiernach kann die in dem vorstehenden Paragraph vorgeschlagene Berechnung, jedoch mit Beibehaltung des Grundsatzes, abgeändert werden.

42. Jeden Schaden oder Verlust den die Compagnie zu ersetzen hat, bezahlt sie sobald ihr die gehörige Dokumente eingereicht sind, und sie solchen als richtig anerkannt hat, binnen zwey Monaten, ohne irgend einen Abzug, gegen Quittung und Zurükerhaltung der gezeichneten Policen.

Wer von der Compagnie Schadenersatz fodert, muss durch Manifest und sonsten erweisen, dass er auch wirklich Schaden erlitten habe, und dass er ein mittelbar oder unmittelbar Interresse an der Waare habe.

44. Diejenige, die versichern lassen wollen, belieben sich, da es keine Assekuranz-Makler giebt, direct bei dem Assekuranz-Comptoir zu melden: dasselbe wird gedrukte Formularen ausgeben, die man nur auszufüllen brauchen wird. Es wird nur nach dem fl. 24 Fuss und in keiner andern Valute gezeichnet. Geschiehet allenfalls die Aufgabe in einer fremden Valute, so muss sogleich der Curs bestimmt und nach demselben die Prämie bezahlt werden. Hat das Comptoir im Fall von Verlust eine Vergütung zu leisten, so geschieht diese zu dem nämlichen Curs zu welchem die Prämie bezahlt worden ist. Eine Assekuranz wird als geschlossen betrachtet, sobald die Aufgabe der Versicherung angenommen ist.

45. Wer versichern lässt muss alles gehörig bezeichnen und bestimmen. Hat er die Nahmen des Schiffes und des Schiffers ganz unrichtig angegeben, so ist die Versicherung nichtig; weil die Compagnie

dadurch in den Fall kommen könnte auf ein und dasselbe Schiff doppelt zu zeichnen; die Prämie ist aber der Compagnie anheim gefallen, weil sie abgehalten werden konnte, eine andere Versicherung anzunehmen.

46. Wer nach geschlossener Versicherung irgend eine Veränderung darin wünscht, muss sie der Compagnie, wenn sie genehmigt wird, schriftlich aufgeben, und sie wird nur dann als genehmigt betrachtet, wenn sie in die Police eingerükt und von dem Bevollmächtigten der Compagnie unterschrieben ist.

47. Der Versicherte der Güter ist für die ganze Prämie verhaftet, wenn seine Aufgabe angenommen worden ist, und die Gefahr begonnen hat: ist die Gefahr nicht angetreten, z. B. das man vorläufig oder irrthümlich hat versichern lassen, und die Aufgabe zurücknimmt, so verfällt die halbe Prämie: soll die Assekuranz auf ein anderes Schiff umgeschrieben werden, und das Comptoir kann diese Umschreibung geschehen lassen, so wird 1/8 pC.t Umschreibungs-Gebühr bezahlt.

48. Für eine jede Police wird 45 pC.t im 24 fl. Fuss angesetzt.

49. Um den Auswärtigen die Versicherung auf alle mögliche Weise zu erleichtern, haben sie den hiesigen Commissionärs oder Wechselhäusser, für die zu machende Versicherungs-Aufgaben, keine Provision, Commission, oder wie es benannt werden wolle, zu entrichten.

50. Der Inhaber der Police wird als der rechtmässige Reklamant betrachtet, zumal wenn er es ist der zeichnen liess.

51. Wenn ein fremdes Gewicht angegeben wird, und die gestrandete und havarirte Waare wird öffentlich irgendwo versteigert, so wird in Betreff der Gewichts-Reduction die Angabe von Nelkenbrecher als Norm angenommen. Sollte die Rheinschifffahrts-Octroi allenfalls hierüber etwas festgesezt haben, so gilt diese Festsetzung vorzugweise und des Nelkenbrechers Bestimmung tritt alsdann nur ein, wo die Schifffahrts-Octroi nicht bestimmt hätte.

52. Die Direktion wird von Zeit zu Zeit bestimmen, wie hoch

und in welchem Verhältniss sie die Prämien festsetzt und dabei den Vortheil der Versicherten aufs möglichste zu Rath ziehen.

53. Wenn wider Vermuthen Differenzien entstehen würden, so sollen solche, ohne dass nur irgend ein gerichtliches Verfahren dabei Statt findet, bloss durch kompromissarische Entscheidung von Schiedsrichtern nach folgender Modalität regulirt werden. Die Compagnie und der Versicherte ernennen, jeder für sich, einen oder zwei erfahrne Männer hieselbst zu Schiedsrichtern, denen die Belege zu den strittigen Gegenständen binnen 14 Tagen übergeben werden. Diese haben, wenn sie sich nicht vereinigen können, die definitive Entscheidung einem von diesen Schiedsrichtern zu ernennenden Obmann, als definitiver Schiedsrichter, zu überlassen.

Die Entscheidung der Compromissarien, oder des erbetenen definitiven Schiedsrichters, tritt für beide Theile sogleich in völlige Rechtskraft, und es findet nun weiter keine Appellation dagegen Statt.

Sollte aber doch von einem Theil ein Rechtsstreit begonnen werden, es seye, dass er sich keinem schiedsrichterlichen Ausspruch unterwerfen oder von demselben provociren wolle, so ist er verbunden, vorher an ein hiesiges Armeninstitut eine Strafe von fünfhundert Gulden im 24 fl. Fuss zu erlegen.

XLIII.

Réponse du Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas au Vote de M.r le Commissaire de S. M. le Roi de Prusse en date du 27 février 1818.

En résumant le Vote de M.r le Commissaire de Prusse, en date du 27 fevrier dernier, on trouve, qu'il se réduit aux trois points importans ci-après :

1) Il soutient, que la lévée des droits de rélâche forcée de Cologne et Mayence ne devroit pas être effectuée par l'instruction intérimaire, vou-

lue par l'art. 31 de l'acte de Vienne du 24 mars 1815, mais qu'elle devoit être réalisée par le réglement définitif, l'instruction intérimaire ayant, selon M.r le commissaire de Prusse, pour seul objet la substitution de la perception partielle des droits de navigation sur le Rhin conventionel à la perception commune, établie par la convention de 1804.

2) Il insiste sur l'exécution des engagemens, que les Pays-Bas, en attendant la confection du réglement definitif, auroient à remplir d'après l'interprétation, que fait M.r le commissaire de Prusse de la déclaration de M.r le Baron de Spaen dans la 6.e séance du comité du congrès.

3) Il fait enfin une énumération des differentes obligations, qui, selon son opinion, seroient à remplir par les Pays-Bas dans le réglement definitif.

ad 1) Quant au 1er point, M. M. les commissaires de Bade, Bavière, France et Nassau ont déjà épuisé, dans leur vote collectif du 13 mars, tous les motifs, que présentent le texte et l'esprit du traité de Vienne, pour démontrer, que la lévée de fait des rélâches forcées de Cologne et Mayence doit avoir lieu déjà par l'instruction intérimaire.

On peut donc se borner d'ajouter seulement, que M.r le Baron de Spaen n'aurcit pas *rénoncé* dans la 6.e séance, au nom du gouvernement des Pays-Bas pour l'interim déjà, *au droit d'établir* des rélâches forcées sur le Rhin dans les Pays-Bas, s'il n'avoit pas été l'intention positive des contractans, de faire réaliser, également déjà par l'instruction intérimaire, l'abolition du droit de rélâche forcée, sanctionnée dans la 4.e séance du comité du congrès.

Il est aussi évident, que le texte de l'art. 31 est en opposition avec l'interprétation, qu'en donne M.r le commissaire de Prusse, en disant: que la substitution de la perception partielle à la perception commune est le seul objet de l'instruction intérimaire.

Car il y est dit:

„La perception partielle sera substituée à la perception commune *et* (non pas *à quel effet*) on fera émaner une instruction intérimaire, par laquelle on ordonnera de suivre jusqu'à la confection et sanction définitive du

nouveau réglement, la convention du 15. août 1804, en indiquant toute fois succinctement, lesquels de ses articles se trouvent déjà supprimés par *les dispositions actuelles* (non pas par *la disposition actuelle*, au singulier, et par rapport à l'unique disposition, relative au changement de la perception) et *quelles autres dispositions* il faut déjà à présent y substituer."

D'ailleurs on observe par paranthèse, que ce changement dans la perception d'après la definition, que donne l'art. 6 du traité de la perception partielle à introduire, n'est pas aussi étranger aux interêts du gouvernement des Pays-Bas, que Mr le commissaire de Prusse le prétend, dès qu'il admettra, que les interêts des sujets entrent pour quelque chose en considération, quand il s'agit des interêts des gouvernemens et puisqu'on doit s'attendre à ce que l'exécution de cette disposition fera disparoître la surcharge, qu'une distribution inégale du tarif sur les différens rayons du fleuve, a fait péser sur le bas-Rhin au grand dèsavantage des sujets des Pays-Bas, dont la navigation se borne a cette partie seule de la route fluviale.

Si, d'après ce que M. le commissaire de Prusse dit, la liberté pleine et entière de la navigation du Rhin jusqu'à son embouchure dans la mer, telle qu'elle est établie en principe par l'art. 1er de l'acte de Vienne, est le seul but, verslequel tendent ses efforts et s'il veut aller directement à ce but; c'est bien suivre la route détournée, que de soutenir, que la lévée des relâches forcées ne devoit pas être réalisée au moyen de l'instruction intérimaire, mais rester réservée au réglement définitif, tandis qu'il est constant, que ce but peut déjà être atteint par la première.

Car qu'est ce que cette liberté de naviguer sur tout le cours du Rhin, que l'art. 1er a voulù établir?

Le comité du congrès a dans sa 7.e conférence interprêté les dispositions du traité de Paris à ce sujet „comme ne visant, qu'à debarrasser la na-navigation des entraves, qu'un conflit entre les états riverains pourroit faire naitre et non de donner à tout sujet d'état *non riverain* (non à toutes les nations, comme M. le commissaire de Prusse s'énonce dans son vote) un

droit de navigation égal à celui des sujets des états riverains, pour lequel il n'y auroit aucune réciprocité."

Ce comité et avec lui M. le Baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse, a déclaré, que la rédaction de l'art. 1er de l'acte de Vienne, faite par le dit plénipotentiaire, ne s'éloignoit pas de ces vues du traité de Paris.

C'est donc à la fois une interprétation implicite de la rédaction même de l'art. 1er en question, d'où il suit, que cet article ne tend, qu'à debarrasser la navigation fluviale des entraves, qu'un conflit entre les états riverains pourroit faire naitre et de donner aux sujets de ces états riverains un droit de navigation égal sur tout le cours du Rhin jusqu'à l'embouchure.

Or abolir les rélâches forcées, ainsi que le droit exclusif de navigation, que les associations y appartenantes ont jusqu'ici exercé sur certaines parties du Rhin, c'est debarrasser la navigation de ses entraves et assurer aux sujets des états riverains et des confluens, qui offrent la réciprocité, *ce droit de navigation égal*, que l'art. 1er de l'acte de Vienne a, dans le sens de l'interprétation du comité du congrès, stipulé en leur faveur.

Et où existent elles, ces rélâches forcées, ces associations de bateliers, qui exercent un droit de navigation exclusif?

Ce n'est pas sur le Rhin dans les Pays-Bas qu'il faut aller les chercher: ou n'y en trouvera aucune.

C'étoient et ce sont encore les villes de Cologne et de Mayence, qui se trouvent seules en jouissance d'un tel monopole fluvial.

C'est donc avec raison, que l'art 19. de l'acte de Vienne, qui n'est que l'application du principe établi par l'art. 1er, a dit, que suppression faite des droits, que ces deux villes exercent sous le nom de droits de rélâche forcée, il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin du point, où il devient navigable, jusqu'à son embouchure dans la mer.

Exécuter dans l'instruction intérimaire *le dispositif*, qui fait l'objet de la 1ere partie de lart. 19, c'est *obtenir* le *resultat* annoncé par la seconde partie de cet article, cette libre navigation, que le traité a eû en vue; et comme ce ne peut-être, que cette liberté de navigation, voulue par le traité, dans laquelle la ville de Cologne doit, selon M. le commissaire de Prusse, trouver une compensation de sa perte du droit de rélâche forcée, le *sacrifice* et la *compensation* marcheront ici de front.

Quoique l'art. 22 de l'acte de Vienne a établi en principe, que les douanes des états riverains n'ont rien de commun avec les droits de navigation, il a néanmoins, pour proteger *subsidiairement* la libre navigation, réservé au réglement définitif, de préscrire des dispositions propres à empêcher, que la surveillance des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation. On avoit réproché au système de surveillance des douaniers dans les Pays-Bas, qu'il entravoit la navigation.

Le gouvernement de ce royaume, sans s'arrêter à une discussion de la question, si ce qu'on avoit dénoncé comme entrave dans cette surveillance, entravoit réellement la navigation et sans s'accrocher au terme fixé par l'art. 22 pour cette sorte de discussion, a pris le parti libéral, de se déclarer prêt à modifier desuite le mode de surveillance, de sorte, que tout ombre d'entrave disparoisse ensemble avec la lévée des rélâches forcées.

Je me réfère à ce sujet à mes déclarations du 19. septembre de l'année passée et du 6. mars de l'année courante.

Tout juge impartial rendra donc cette justice au gouvernement des Pays-Bas, que cest bien lui, qui est allé directement au but et qu'il a fait tout ce qui dépend de lui, pour qu'aux termes de l'art. 1er, il soit libre de naviguer sur tout le cours du Rhin.

Que reste-t-il par contre à faire de la part de la Prusse et de la Hesse, pour réaliser cette liberté de naviguer? *Tout.*

ad 2. Au lieu de celà, Mr. le commissaire de Prusse soutient, que la navigation ne devoit être rendue libre, moyennant la lévée des rélâches forcées, que par le réglement définitif et s'occupe de donner

une interprétation de ce, que le gouvernement des Pays-Bas aurait à remplir pendant l'interim d'après la déclaration, que M.r de Spaen a faite dans la 6.e conférence du comité du congrès.

Pour y voir clair, il faut rémonter à l'origine de cette déclaration et en rèlater le texte littéral.

L'abolition du droit de rélâche forcée avoit été sanctionnée dans la 4.e conférence et M.r le Baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse, annonça dans la 5.e conférence l'entière adhésion de sa cour à cette suppression.

Ce n'est qu'à la fin de cette séance, qu'il fût question d'avoir des renseignemens au sujet du Mein, du Neckar, de la Moselle, de la Meuse et des différentes embouchures du Rhin et que le plénipotentiaire des Pays-Bas se chargea, de présenter à la séance prochaine les renseignemens de ce genre, concernant la Meuse et les embouchures du Rhin.

Il donna effectivement dans la séance suivante des éclaircissemens sur ce qui concerne la détermination plus précise de la dénomination du Rhin dans les parties, qui traversent les états de la Hollande, et on tomba d'accord, que les deux branches, le Waal et le Leck, étoient à comprendre sons celle du Rhin.

NB. Cet accord a éprouvé néanmoins dans la 8.e conférence une modification, de sorte, que le Leck seul fût considéré comme continuation du Rhin, le Waal par contre comme continuation de la Meuse.

M.r le Baron de Spaen déclara de plus:

„qu'en attendant la suppression des *péages* sur ces embouchures, que la Hollande était dans l'intention de faire, les *droits* à percevoir dans l'enceinte de ces embouchures, ne seroient point élévés jusqu'à l'arrangement définitif sur la navigation et qu'il n'y seroit pas non plus introduit aucun droit de rélâche forcée, aussi peu qu'il en existe maintenant."

„Mais l'effet, dit M.r le commissaire de Prusse n'a point répondû à ces engagemens et l'exécution a été dirigée dans un sens absolument contraire. Par la loi du 3 oct. 1816 (sur les douanes) continue t-il, le commerce sur le Rhin a été grévé de nouvelles impositions au préjudice de tous les étrangers et en donnant des avantages importans aux regnicoles etc.“

Quiconque aura lû sans prévention la déclaration suscitée, ne saura méconnoître, que le mot *droits* s'y rapporte à celui de *péages* et *non pas*, (comme il plait à M.r le commissaire de Prusse de l'interprêter) aux *douanes*, dont il n'est fait aucune mention.

C'est aussi dans cette même signification (de droits de navigation) que M.r de Spaen, ainsi que le duc de Dalberg et le Baron de Humboldt se sont servi du mot *droits* dans la 8.e conférence et que ce mot est employé enfin dans le texte de la convention même, dans laquelle il est encore expressement dit à l'art. 22, que les droits de navigation n'ont rien de commun avec les douanes, sur lesquelles on n'a aussi nullement traité à Vienne, qu'entant, qu'il est question dans ce même art. 22. de la *surveillance des douaniers*.

Donc, pour accomplir la déclaration de M.r de Spaen, il ne s'agit d'autre chose, que de rétablir *les droits de péage* au même taux, où ils étoient lors de la signature du traité du 24 mars 1815.

J'ai eû l'honneur de donner à ce sujet dans ma déclaration du 6 mars l'assurance, que l'augmentation de 15 o/o, à titre de sindicat, que le tarif de ces droits de péage a subi, seroit incessamment éclairée et vuidée à la satisfaction mutuelle.

Par ma déclaration du 5 de ce mois je me suis empressé d'annoncer à la commission centrale, qu'il est pourvû à la cessation instantanée de cette perception additionnelle.

On se flatte, que M.r le commissaire de Prusse réconnoîtra de son coté l'erreur, où il est tombé, en donnant à la déclaration de M. de Spaen une extension contraire à la lettre et à l'esprit d'icelle.

Quant à l'objet même des douanes, je me refère en passant à ma déclaration du 6 mars dernier.

Elle aura fait voir, que le systême actuel des douanes est l'ancien systême, plus modéré encore;

que le transit a été favorisé par des modifications opérées aux dispositions des anciennes loix; que le transit par *terre* ou *mer* ne se trouve prohibé, tout comme auparavant, que pour un petit nombre d'articles, le gouvernement ayant usé en cette circonstance du même pouvoir de souveraineté, qui compète à tous les états riverains, dès que les marchandises quittent la route fluviale; que si pour quelques articles le droit de transit (qui n'excède pas en général 3 p o/o de la valeur des marchandises, y non comprie la perception temporaire, pour le sindicat, de 15 o/o en sus du droit principal) surpasse le droit d'importation, il en est d'autres, pour lesquels le dernier est plus fort, que le premier, ou dont l'importation est entièrement prohibée;

que la navigation fluviale ne sera dorenavant assujettie à des visites materielles, qu'aux lieux d'embarquement ou de déchargement et que les étrangers tout aussi bien, que les regnicoles, qui font transporter leurs marchandises par le Rhin, jouiront des facilités, que, par exception à la loi générale, le gouvernement des Pays-Bas accordera à la navigation du Rhin; qu'après tout celà il seroit injuste, de dire encore, que le mal s'aggravoit tous les ans.

ad 3. Je passe maintenant au 3e point, c'est-à-dire aux obligations, que, selon l'opinion de M. le commissaire de Prusse, les Pays-Bas auroient à remplir dans le réglement définitif, pour réaliser la liberté de navigation sur le Rhin du point, où ce fleuve devient navigable jusqu'à la mer.

„On y parviendra, dit M. le commissaire de Prusse, en fixant le nombre des bureaux à établir sur le territoire des Pays-Bas, la distance de l'un à l'autre et le montant des droits à percevoir à chaque station, en prononçant l'abolition définitive de tout autre droit de transit

et de toute espèce de rélâche forcée, en réglant d'une manière invariable les droits d'entrée et de sortie dans les ports maritimes, sans qu'il soit plus question de défense pour le transit de certains articles de marchandises, sans quoi la liberté de la navigation sur le Rhin jusqu'à son embouchure seroit illusoire, enfin en soumettant l'ensemble de ces dispositions à la sanction des gouvernemens respectifs et en fixant d'avance le jour, où elles récevront simultanement leur exécution."

Je me permettrai, sans entrer à ce sujet dans un détail prématuré et pour ne pas me répéter, de renvoyer, en réponse, aux articles 1, 22 et 27 de l'acte de Vienne et à mon exposé cidessus, qui, en grande partie, trouve encore ici son application.

Il suffit de jetter un coup d'oeil sur les dits articles et spécialement sur l'art. 27. et de comparer les prétentions formées par M. le commissaire de Prusse avec l'énumeration des objets, dont la régularisation appartient, suivant le dit art. 27, au réglement définitif, pour obtenir la conviction, que les premières sont démesurées et vont au delà des obligations, réciproquement contractées à Vienne sur la navigation du Rhin.

En conséquence je suis chargé de déclarer formellement:

1. què conformement au mode préscrit par l'acte de Vienne, pour activer le nouvel ordre des choses, mon gouvernement insiste sur l'exécution pleine et entière de l'art. 31. de l'acte de Vienne, moyennant émanation de l'instruction intérimaire voulue par cet article, avant de procéder à la confection du réglement définitif.

2. Que les droits de péage étant réduits au taux, où ils étoient à l'époque dn 24 mars 1815 et aucune rélâche forcée ne se trouvant établie sur le Rhin dans les Pays-Bas; mon gouvernement a réalisé la promesse de son plénipotentiaire a Vienne, pour ce qui concerne l'interim.

3. Que pour ce, qui concerne le réglement définitif, le gouvernement des Pays-Bas ne pourra entrer dans des prétentions, qui vont

au delà de l'embouchure dans la mer, aussi peu qu'il a contracté à cet égard des engagemens à Vienne; le traité, qui y a été conclû sur la navigation du Rhin, ne s'étendant que jusqu'*à* cette embouchure.

Je termine avec l'assurance réiterée, que mon gouvernement, fidèle aux engagemens, qu'il a une fois contractés, se montrera toujours prêt à accueillir toutes les démandes, qui lui seront faites en vertu et pour l'exécution du traité de Vienne; mais que, s'il remplira réligieusement toutes les obligations, que ce traité lui impose, il disire parcontre, qu'on veuille lui épargner le dèsagrement, d'avoir à réfuser des démandes, qui excèdent le cercle de ces obligations.

M. M. les autres commissaires se tiennent le protocole ouvert concernant la note, qui précède.

I n h a l t.

Fortsezzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(V. Heft.)

Seite.

XXXVII. Oberländisches Weser-Schifffahrts-Regulativ, so wie solches von den dazu bevollmächtigten Deputirten des Bremer und Oberländischen Handels-Standes verabredet und beschlossen, auch nachher von den grössern Bremer und Oberländichen Handels-Deputationen genehmigt worden ist. 252

XXXVIII. Ueber Kanäle . 270

XXXIX. Bemerkungen eines Sachkundigen zu den Abhandlungen des vorigen Hefts; nebst deren Beantwortung durch den ehemaligen General-Direktor Herrn Eichhoff . 275

XL. Erklärung des Königl. Niederländischen Bevollmächtigten über die erfolgte Aufhebung der Auflage von 15 pC.[t] ausser den gewöhnlichen früheren Zollabgaben; in der Sitzung vom 5ten Juni 1818. 284

XLI. Bemerkungen zu nachstehenden Berechnungen der Routen über Holland und Hamburg nach Wien 285

XLII. Frühere Vorschläge zu einer Güter-Assekuranz für den Rhein und Mayn von einigen Handelshäusen in Frankfurt, entworfen 292

XLIII. Réponse du Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas au Vote de M.[r] le Commissaire de S. M. le Roi de Prusse en date du 27 février 1818. 309

XLIV.

Oberländisches Weser-Schiffahrts-Regulativ, so wie solches von den dazu bevollmächtigten Deputirten des Bremer und Oberländischen Handels-Standes verabredet und beschlossen, auch nachher von den grössern Bremer und Oberländischen Handels-Deputationen genehmigt worden ist.

(Beschluss.)

FÜNFTER ABSCHNITT.

Steuerleute und Schiffsknechte.

56. Da oft Fälle eintreten, dass ein Schiffer von seinen Schiffen abwesend seyn muss, so wollen wir, dass bei dem Transporte unserer Güter auf der Weser Steuerleute bei jedem Schiffszuge angestellet werden, welche fähig sind, in Abwesenheit des Schiffers, was die Fahrt, die Sicherheit unserer Güter, und die Aufsicht über die Schiffsmannschaft betrifft, alle Pflichten und Rechte des abwesenden Schiffers auszuüben, und dessen Stelle zu vertreten.

57. Bei Strafe von 10 Thalern soll kein Schiffer einen Steuermann oder Schiffsknecht in Dienst nehmen, oder in Dienst behalten, von dem es ihm bekannt ist, oder bekannt wird, dass derselbe dem Trunke ergeben sey.

58. Ein Steuermann oder Schiffsknecht, der überwiesen ist, geladene Kaufmannsgüter bestohlen zu haben, oder sich dessfalls verdächtig gemacht hat, soll unfähig seyn, auf irgend einem Schiffe bei der Weser-Schiffahrts-Gesellschaft zu dienen.

59. Da die Mitwirkung guter Steuerleute für die Erreichung einer

bessern Weser-Schifffahrts-Ordnung ganz unentbehrlich ist, inzwischen von Seiten der Weserschiffer bisher nichts hat geschehen können, um den Schicksalen guter Steuerleute im Alter Erleichterung zu geben, so erklären wir hiermit, dass für die Bildung eines Pensionsfonds zur Unterstützung guter, aber nicht mehr dienstfähiger Weser-, Aller- und Leine-Schifffahrts-Steuerleute, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, gesorgt werden soll. Vorläufig sollen alle regulativmäsig verwirkten Strafen in diesen Fond fliessen.

SECHSTER ABSCHNITT.

Vorsichtsmaasregeln um Unglücksfälle zu verhüten.

60. Um Unglücksfälle möglichst zu verhüten, sollen die in Münden oder in Bremen in Ladung liegenden Weserschiffe jedesmal vor der Einladung von zwei ausdrücklich dazu angesetzen Schiffsgeschwornen dahier untersucht werden, ob solche im Stande sind, eine Hin- und Herreisse auf der Weser von Münden nach Bremen und zurück zu unternehmen. Die Geschwornen sollen alsdann ein Attest, wozu das Formular vorgeschrieben ist, unterzeichnen, und der dazu besonders angewiesenen Behörde übergeben.

61. Eben so soll der Sicherheit wegen von diesen Geschwornen nach vollendeter Befrachtung der Schiffe eine Untersuchung darüber angestellt werden: ob solche überladen sind, oder ob solche regulativmässig befrachtet worden. Hierüber soll alsdann gleichfalls ein Attest nach vorgeschriebener Form der dazu angewiesenen Behörde übergeben werden.

62. Noch unbekannte gefährliche Stellen für die Weser-Schifffahrt soll der Schiffer, der zuerst darauf stösst, bei der betreffenden Behörde in Münden oder in Bremen anzeigen. Diese wird alsdann ungesäumt über die Verbesserung der gefährlichen Stellen im Fahrwasser bei derjenigen Landes-Regierung Vorstellungen machen, die zu deren Ausbesserung den Befehl zu ertheilen hat.

63. Ueberfällt den Schiffer während einer Winterreise Frost und Eis-

gang, so soll er mit seiner Ladung einen sichern Hafen zu erreichen suchen. Ist es ihm aber unmöglich, zu einem sichern Hafen zu gelangen, so soll er den Befrachtern und Güter-Empfängern sofort Anzeige davon machen, damit diese, wenn sie es für nöthig halten, Anstalten zum Ausladen der Güter treffen können. Von selbst versteht es sich, dass eine solche Ausladung nur auf Kosten desjenigen, für dessen Rechnung und Gefahr die Güter gehen, geschehen kann. Der Schiffer ist nur verbunden, mit der Schiffsbesatzung thätig dabei zu seyn. Ist die Gefahr dringend, so soll der Schiffer nach einem über die gefährliche Lage seiner Schiffe eingeholten obrigkeitlichen Atteste augenblicklich ohne weitere Anfrage ausladen dürfen.

SIEBENTER ABSCHNITT.

Vorschriften für den Fall, da ein Schiff verunglückt.

64. Wenn durch Unglücksfälle ein Schiff versinkt, so soll der Schiffer oder der Steuermann sofort eine Person von der Schiffsbesatzung auf das eiligste an die nächste Dorf- oder Stadt- Obrigkeit senden, das Unglück anzeigen lassen, die nöthigen Hilfsmittel zur Rettung angeben und darum ersuchen, dass 1) von gedachter Obrigkeit ein obrigkeitlicher Mann dem verunglückten Schiffe zueilen, die verlangten Hilfsmittel ins Werk setzen, auch solche Mittel zur Rettung der versunkenen Ladung anwenden möge, die ihm persönlich gut scheinen werden; dass 2) derselbe sofort denen bestimmt gewesenen Empfängern, oder, wenn der Versender näher wohnt, diesem auf die geschwindeste Weise Nachricht von dem verunglückten Schiffe mit dem Namen des Schiffers absende; dass 3) derselbe die geborgenen Güter mit dem Schiffer gemeinschaftlich spezifiziren, solche in sichere Aufsicht geben, und für das Trocknen der nass gewordenen Güter Sorge tragen möge; dass er 4) die dabei zu verwendenden Kosten möglichst billig bedingen und speziell verzeichnen möge, damit solche vor Ablieferung der Güter wieder erstattet werden können; dass er 5) über den ganzen Hergang eines so behandelten Un-

glücks bei der Schifffahrt vom Anfange bis zum Schlusse ein Protokoll aufnehmen, oder durch die nächste Gerichtsperson aufnehmen lassen, und solches in Duplikaten denen Versendern und bestimmt gewesenen Empfängern der verunglückten Güter zusenden möge.

65. Ist der Schiffer nicht selbst bei dem verunglückten Schiffe gegenwärtig, so soll er, wenn Krankheit ihn nicht daran verhindert, sofort ohne Aufenthalt zu demselben eilen. Im Falle aber der Schiffer eines verunglückten Schiffes krank ist, oder wenn dasselbe für Rechnung einer Schifferswittwe, oder für Rechnung minorenner Kinder eines Schiffers verunglückt ist, soll einer der drei Vorsteher der Mündenschen Schifffahrts-Gesellschaft, und zwar derjenige, welcher dem verunglückten Schiffe am nächsten ist, Schifferstelle vertreten, und sofort zu dem verunglückten Schiffe eilen.

66. Schiffer, welche diesem Regulative unterworfen sind, und auf ihrer Fahrt den Platz passiren, wo ein Schiff verunglückt ist, sollen sofort anlegen, und zur Bergung der gesunkenen Ladung mit ihrer Schiffsmannschaft die nöthige Hilfe unentgeldlich leisten, bei Strafe von 50 Rth. Jagd-Schiffer, die auf einer Jagdreise begriffen sind, sollen jedoch mit ihrem Schiffsvolke nicht länger als 6 Stunden zur Rettung von Schiff und Ladung angehalten werden können.

67. Für Güter, die durch erlittene Unglücksfälle beschädigt sind, erhält der Schiffer bis zum Platze, wo solche verunglückt sind, nur Fracht in Proportion des Weges der damit zurückgelegt ist, und in Proportion des Werthes, den die beschädigten Güter behalten haben. Für Güter, die bei einem Unglücksfalle unbeschädigt geblieben sind, und dem Empfänger richtig abgeliefert werden, ist die Fracht unweigerlich zu zahlen.

68. Der weitere Transport der beschädigten Güter vom Platze, wo das Schiff verunglückte, bis zum bestimmten Ablieferungs-Orte, hängt von einem freien Akkorde ab. Der unglücklich gewesene Schiffer ist nicht verpflichtet, die beschädigten Güter unentgeltlich bis zum Bestimmungsorte wieder aufzunehmen und zu transportiren.

69. Obgleich der Schiffer für jeden Schaden verantwortlich ist, und dafür Ersatz leisten muss, welcher durch seine Schuld oder durch die Schuld seiner Schiffsleute, denen ihm zum Transport anvertrauten Kaufmannsgütern zugefügt ist, so kann doch der Schiffer bei einem Versinken seines Schiffes nicht zum Schadenersatz für verdorbene oder verloren gegangene Güter angehalten werden, wenn derselbe bündig darthun kann, dass das Unglück, durch welches der Schaden entstand, nicht durch die Schuld des Shhiffers oder der Schiffsbesatzung entstanden ist. Würde, wider Erwarten, bei einem entstandenen Unglücksfalle ein Schiffer die Umstände nutzen, um von der Ladung etwas zu entwenden, so ist solcher nicht allein zum Schadenersatz verpflichtet, sondern auch für immer aus der Reihe der Mündenschen Weser-Schifffahrts-Gesellschaft weggestrichen.

70. Von Bremen bis Hameln incl. wird sowohl bei der Auffahrt als bei der Niederfahrt zwischen Bremen und Münden von den Sciffern die nöthige Hilfe bei den betreffenden Kaufleuten in Bremen nachgesucht. Jenseits Hameln dagegen bei den Versendern oder Empfängern an der Oberweser.

ACHTER ABSCHNITT.

Vorschriften, die Ausladung der Güter betreffend.

71. Eine theilweise Ausladung von Gütern, wider die denselben beigegebene erste Adresse, findet, sobald der Schiffer den Frachtbrief oder das Connoissement darüber in Händen hat, und wenn die Fahrt durch keinen widrigen Zufall unterbrochen wird, in der Regel nicht Statt. Jedoch soll in ausserordentlichen Fällen eine solche Ausladung geschehen dürfen, wenn der Versender in Bremen, der diese Ausladung begehrt, bei der Weser-Schifffahrts-Direktion in Bremen einen Bürgschein deponirt hat, durch welchen bis zum Belaufe des Werthes der wieder auszuladenden Güter für jeden Schaden Sicherheit geleistet ist, welcher durch eine solche Ausladung von Gütern gegen die denselben beigege-

bene erste Adresse dem Schiffer veranlasst werden könnte. Auf Vorzeigen einer Bescheinigung der Weser-Schifffahrts-Direktion über die Einlieferung des eben bezeichneten Bürgscheins soll sodann der Schiffer verpflichtet seyn, die betreffende Waare unter der am Schlusse dieses Artikels bemerkten Bedingung wieder auszuladen. Bei Versendung von Gütern nach Bremen können die Versender, wenn sie eine Ausladung der Güter gegen die denselben gegebene erste Adresse begehren, die nöthigen Bürgscheine in bezeichneter Masse bei der Handelsdeputation oder bei den Handelsvorstehern ihres Orts deponiren, und alsdann gegen Vorzeigung der darüber erhaltenen Bescheinigung von den Schiffern die Ausladung der Güter verlangen.

Güter, die auf Order eingeladen sind, sollen dagegen nach der beliebigen Disposition des Versenders während der Fahrt ausgeladen werden dürfen. In allen hierin bezeichneten Ausladungfällen, muss jedoch der Schiffer wegen der Fracht zuvor billiger Weise abgefunden seyn, auch die Fahrt des Schiffers nicht länger als drei Stunden darnach aufgehalten werden.

72. Die Ausladung der Güter aus eingefrornen Schiffen, geschiehet in allen Fällen und im ganzen Umfange auf Kosten und für Rechnung und Gefahr derjenigen, für deren Rechnung und Gefahr solche verladen sind. Der Schiffer ist nur verpflichtet, mit seinem Schiffsvolke dabei behülflich zu seyn.

73. Die Repartition der Kosten, welche verwandt werden, um Güter durch Ausladen zu retten und in Sicherheit zu bringen, soll, was den Transport der Güter betrifft, nach dem Frachtthaler geschehen, der tarifmässig gezeichnet ist. Alle übrigen Kosten aber, welche bei solchen Ausladungen auf die Conservation der Güter verwandt werden mögen, sollen nach dem Werthe der Güter repartirt werden.

74. Der Eigenthümer der Güter muss in der Regel entweder in Person oder durch einen Bevollmächtigten die Güter aus den eingefrornen Schiffen in Empfang nehmen, und auf seine Kosten solche nach-

wiegen lassen, wenn sie zur Fuhr weitergeschafft werden sollen. Der Schiffer soll nur für Defecte einstehen, welche beim Ausladen der Güter aus den eingefrornen Schiffen, in Beiseyn des Schiffers oder des Steuermanns, endeckt werden, ehe sie pr. Axe weiter gehen. Ladet aber der Schiffer die aus seinen eingefrornen Schiffen ausgeladenen Güter im Frühjahr wieder ein, und sind solche auch während der Ausladung der Aufsicht des Schiffers anvertraut geblieben, so soll er eben so für die Richtigkeit haften, als wenn sie gar nicht unterweges ausgeladen worden wären.

75. Der Schiffer soll, nachdem seine Schiffe am Bestimmungsorte angekommen sind, die in Händen habenden Connoissementen oder Frachtbriefe an die Adresse abliefern, sobald dies die obwaltenden Einrichtungen am Ausladungsorte gestatten.

76. Hat der Schiffer Güter auf Ordre geladen, so soll er diese am Orte der Ausladung nach seiner Ankunft sogleich speciell öffentlich bekannt machen.

77. Die Güterempfänger sollen verpflichtet seyn, binnen drei Tagen nach Ankunft des Schiffers die Güter in Empfang zu nehmen, sobald die Ausladung geschehen ist, und der Schiffer Anzeige von dieser Ausladung gemacht hat. Von solchen Waaren, wovon die Richtigkeit der einzelnen Theile nicht beurtheilt werden kann, bevor nicht die ganze Parthey, wozu diese nach den Connoissementen oder Frachtbriefen gehören, beisammen ist, soll der Schiffer die Abnahme nicht eher verlangen, aber auch der Empfänger die Ausladung nicht eher fordern können, bis alle einzelnen Theile zusammengestellt ausgeladen werden können.

78. Wenn Güter hinter einem Privat-Packhause oder Speicher aus dem Schiffe gewunden werden, und die Güter fallen durch den Bruch der Umschlagsketten, oder des Einschlaghakens, oder des Windeltaues, ins Wasser oder ins Sceiff zurück, so geht der hieraus entstehende Schaden im ganzen Umfange für Rechnung des Abnehmers der Güter.

79. Wenn die Güter aus dem Schiffe an einem öffentlichen Packhause oder mittelst eines Krahnens ausgewunden werden, und durch den Bruch eines Theils der zum Aufwinden gebrauchten Werkzeuge zurükfallen, so sind die Packhausofficianten oder Krahnenaufseher wegen Schadenersatz in Anspruch zu nehmen.

80. Wenn aber die Güter beim Ausladen durch nachlässiges Anlegen des Windeltaues, oder der Einschlageketten, oder durch den Bruch eines Stabes am Gebinde, aus der Winde zurückfallen; so trägt der ausladende Schiffer allen Schaden, der hieraus entsteht.

81. Eben so trägt der ausladende Schiffer allen Schaden, der während den Ausladungen vom Schiffe zum Ufer oder zur Schlagt bei den Gütern entstehet, wenn solche durch die eigenen Hebewerkzeuge des Schiffers aufgewunden, und dann zum Ufer oder zur Schlagt vom Schiffe fortgewälzt werden.

82. Der Schiffer muss in der Regel die geladenen Güter nach den darüber in Händen habenden Connoissementen und Frachtbriefen abliefern, und für Defecte und Beschädigungen, die nicht durch bündig erwiesene Unglücksfällé entstanden sind, haften.

83. Bei Güterquantitäten in Gebinden, Ballen etc. von 300 Pfund, sind die Schiffer in den Monaten Mai, Juni, Juli und August, nach der Absendezeit gerechnet, kleine Defecte von 1 bis 1/2 Pfund nur dann zu ersetzen schuldig, wenn sich Spuren der Beraubung an den Gütern finden. In den übrigen Monaten findet dieses Benefiz nur zur Hälfte statt.

84. Bei Orlean und Grünspan, welche stark eintrocknen, haftet der Schiffer für das Gewicht nicht, wenn er erstern versiegelt übernimmt und so auch abliefert, und bei leztern die Anzahl Brode richtig abliefert. Bei gemahlenen Farbehölzern und Terpentinöl haftet der Schiffer nur dann für das Gewicht, wenn eine sichtbare Beraubung dieser Waare vorkömmt, oder sich sonst erweisen lässt. Bei Vitriolöl haftet der Schiffer für das Springen der Bouteillen nicht. Uebrigens

soll bei allen Gütern, die im Sommer bei heissen Tagen dem Eintrocknen sehr unterworfen sind, als: Baumwolle, Orangen- und Citronenschalen, Lorbeeren, Stengeltaback und dergleichen, billige Rücksicht zum Besten des Schiffers bei Ablieferung dieser Waare genommen werden, sobald keine Spuren der Beraubung sich zeigen.

85. Auf klaren und Berger Thran, imgleichen auf Baum-, Lein- und Rüböl, soll von Anfang Mai nach der Einladungs- und bis Ende Septembers nach der Ausladungszeit gerechnet, ein Procent-Leckage gut gethan werden. Bei andern Waaren und zu andern Jahreszeiten findet keine Leckage-Freiheit Statt. Doch wird für Hanföl dem Schiffer beständig ein Procent Leckage vergütet, auch passirt beständig bei dem Thran 1 Zoll Rheinländisch unter dem Spund-Brett manco.

86. Die Verfälschungen von Wein, Branntwein, Rhum und Arrac, sollen nach Proben beurtheilt werden, welche bei dem Empfange dieser Getränke in Beiseyn des Schiffers aus den Fässern genommen, und dem Schiffer versiegelt übergeben werden, damit er solche bei Untersuchung der Weine etc. produciren und vergleichen lassen möge. Die Proben können auch nach Gutbefinden doppelt aus den Fässern genommen und mit des Schiffers Pettschaft versiegelt per Post an den Empfänger der geladenen Getränke versandt werden. Die Fässer der Getränke sollen, nachdem die Proben herausgenommen worden sind' vor dem Empfange in Gegenwart des Schiffers oder des Steuermanns versiegelt werden. Uebrigens sollen auch bei Wein, Branntwein und Rhum 1 Zoll Rheinländisch unter dem Spunde dem Schiffer zu Gute gerechnet werden.

87. Der Schaden-Ersatz für beraubte und beschädigte Güter soll nach dem Preise bestimmt werden, wozu man diese Güter am Orte der Ablieferung kaufen kann.

88. Die beschädigten, oder defecten, oder verfälschten Güter sollen auf Verlangen des Schiffers sogleich beim Empfange durch hiezu von der betreffenden Kaufmannschaft gewählte und von Obrigkeitswe-

gen beeidigte Sachverständige untersucht werden, es sey denn, dass der abliefernde Schiffer mit dem Empfänger der Güter ein anderes verabreden würde.

89. Die eben genannten Geschwornen müssen bei Differenzen zwischen der Güter - Ablieferung und dem Inhalte des darüber sprechenden Connoissementen oder Frachtbriefes entscheiden, ob entweder:

1) die Differenz durch Eintrocknen der Waare oder durch Beraubung entstanden sey, oder ob

2) eine vermeinte Verfälschung der abgelieferten Waare nach den dabei befindlichen Proben wirklich Statt gefunden habe, oder ob

3) eine Beschädigung durch Nässe während der Fahrt entstanden, oder ob die Beschädigung ein alter Schaden sey, den der Schiffer bei der Einladung nicht habe entdecken können.

90. So lange die Entscheidung der streitigen Sache von dem Ausspruche der Geschwornen abhängt, sollen keine Advokaten dabei zugelassen werden. Ist die eine oder die andere Parthei mit dem Ausspruche der Geschwornen nicht zufrieden, so soll ein gütlicher Vergleich oder eine Entscheidung durch Arbiter versucht werden; misslingt dieses, so bleibt das Recht unbenommen, die streitige Sache anderweit an die competente richterliche Behörde zu bringen, und deren Entscheidung abzuwarten. Ein Eideserbieten des Schiffsvolkes, dass die Güter nicht von ihnen bestohlen worden, soll nicht angenommen werden, und überhaupt auf die Entscheidung eines Streits der vorliegenden Art keinen Einfluss haben.

91. Jndem wir, die bei der Weser - Schifffahrt interessirten Kaufleute, mit möglichster Sorgfalt bei Feststellung des gegenwärtigen Regulativs diejenigen billigen und rechtlichen Mittel und Wege berücksichtiget haben, welche denen für unsern Handel täglich drückender werdenden grossen und mannigfaltiger Weser - Schifffahrts - Mängeln, wenigstens zum Theil ein Ende machen können, behalten wir uns vor, in dem gegenwärtigen Regulative, nach deshalb getroffener Vereinba-

rung und Rücksprache mit denen dabei interessirten Partheien, diejenigen Abänderungen und Zusätze machen zu können, welche die Erfahrungen zum Wohl unsrer Handlung gebieten und Kaufmannsrechte gestatten werden. Bis dahin aber soll von einer kaufmännischeu Weser-Schifffahrts-Direktion mit Strenge und Genauigkeit auf die Erfüllung des gegenwärtigen Regulativs gehalten werden.

WESER-SCHIFFFAHRTS-REGULATIV.

b) Ueber die Schifffahrt von Bremen nach Hameln bis Höxter inclusive et vice versa.

Einleitung.

1. Nachdem vermöge des 46. Art. des vorliegenden Mündenschen Weser-Schifffahrts-Regulativs aus verschiedenen wichtigen Gründen denen von Bremen nach Beverungen bis Münden fahrenden Schiffern verboten ist, Güter in Bremen und Hutbergen nach Hameln bis Höxter incl. einzuladen, und es deshalb sowohl um eine allgemeine dauerhafte Weser-Schifffahrts-Ordnung zu gründen, als auch zum besondern Besten des Handels zwischen Bremen, Hameln, Bodenwerder, Thrane, Holzmünden und Höxter erforderlich ist, eine eigene regelmässige, nach bestimmten Gesetzen eingerichtete Weser-Schifffahrt von Bremen dahin zu etabliren, und dafür ein eigenes Schifffahrts-Regulativ zu entwerfen und vorzuschreiben; so geschieht dies hiermit von der dabei interessirten Bremer und oberländischen Kaufmannschaft, sowohl vermöge der Pflicht des Versenders; für das Beste des entfernten Empfängers möglichst Sorge zu tragen, als vermöge des Rechts über die Verladung solcher Güter, die für ihre Rechnung und Gefahr gehen, unbeschränkt disponiren, und folglich dem, solche Güter einladenden Schiffer über den sichersten, geschwindesten und billigsten Transport derselben, gültige Bedingungen und Vorschriften ertheilen zu können, auf folgende Weise.

2. Da die Handlung von Bremen nach Hameln, Bodenwerder, Thrane, Holzmünden und Höxter, nicht nach jedem dieser vier letzten Plätze eine eigene regelmässige Schifffahrt beschäftigen kann; so wird hiermit eine Schifffahrt von Bremen nach allen obenggdachten Plätzen dergestalt etablirt, dass regelmässig Reihe - Schiffer von Bremen nach allen Plätzen an der Weser von Hameln bis Höxter, beides incl., abgehen, und alle in Bremen zum Schiffstransport dahin vorkommenden Güter einladen sollen.

3. In so ferne Versender und Empfänger der Güter ein Recht haben können, die Wahl der Schiffer zum Transport der Güter auch im Allgemeinen zu bestimmen, ist es unser Wille, dass die vorgedachte Schifffahrt zu 4/5 Hannoverschen und Braunschweigschen und zu 1/5 Bremer Schiffern zugetheilt, und von denselben nach Vorschrift betrieben werden soll. Nach diesem aufgestellten Principe sollen die erwählten Schiffer sowohl in Bremen bei der Einladung als bei der Rückladung nach Bremen mit der möglichsten Unpartheilichkeit behandelt werden.

4. Nach dem eben aufgestellten Principe sind vorläufig zum Betriebe der Schifffahrt von Bremen nach Hameln bis Höxter incl. et vice versa die in der Anlage N.° 3 verzeichneten Schiffer, unter den in diesem Verzeichnisse erklärten ausdrücklichen Bedingungen, gewählt worden.

5. Die nach der Anlage N.° 3 gewählten Schiffer, sollen unter der Benennung: hamelsche Schifffahrts - Gesellschaft zusammen treten. Jeder Schiffer dieser Schifffahrts - Gesellschaft soll bei der Einladung in Bremen seinem Vordermann nach der Nummer folgen, und ohne gegründete Ursache nicht aus der Reihe weichen, bei Strafe von 50 Thl.

6. Die Schiffe der hamelschen Schifffahrts - Gesellschaft sollen sämmtlich numerirt werden, und ihre Flagge soll neben dem Wappen die Buchstaben H. S. G. tragen.

7. Gedachter hamelschen Schifffahrts - Gesellschaft sind die in der

Anlage N.° 4 verzeichneten Frachten, nach dem im 13. und 14. Art. des mündenschen Weser - Schifffahrts - Regulativs ausgesprochenen Grundsätzen, und mit der Bedingung bewilligt worden, dass der Schiffer jedesmal seine Reise von Bremen nach Hameln in 12 Tagen vollende, oder gültige Beweise über die unabwendbaren Hindernisse beibringe, welche seine Fahrt aufgehalten haben.

8. Kein von Bremen nach Hameln bis Höxter fahrender Schiffer soll zur Zeit mehr als einen Hinterhang von 30 bis 36 Lasten, und einen Bullen von 18 bis 20 Lasten beladen dürfen, und einen ledigen Bullen beihangen müssen.

9. Kein Schiffer der hamelschen Schifffahrts - Gesellschaft soll weder in Bremen noch in Hutbergen Rückgüter nach den Plätzen an der Weser diesseits Hameln und jenseits Höxter einladen, noch Güter diesseits Hameln und jenseits Höxter, excl. Steinkohlen, Holz und Steine nach Bremen und Hutbergen, einladen dürfen, bei Strafe von 50 Thaler.

10. Alle Güter die in Hutbergen nach Hameln etc. eingeladen werden, zahlen die in dem Tarif N.° 4 bestimmten Frachten.

11. Bei der Frachtbestimmung im vorliegenden Falle soll es genau nach dem 28. Artikel des mündenschen Weser - Schifffahrts - Regulativs gehalten werden.

12. Wenn Güter in Höxter, Holzminden, Bodenwerder und Thrane nach Bremen eingeladen sind, bis Hameln unterweges, oder in Hameln liegen geblieben und daselbst eingefroren sind und pr. Axe weiter transportirt werden, alsdann wird dafür 1/3 Fracht, von Hameln bis Münden, Minden incl, 2/3, jenseits Minden die ganze Fracht bezahlt.

Güter, die in Hameln nach Bremen eingeladen sind, und unterweges aus eingefrornen Schiffen wieder ausgeladen werden, zahlen, wenn solche bis Rinteln gekommen sind, 1/3 von Rinteln bis Petershagen incl. 2/3 jenseits Petershagen bis Bremen die ganze Fracht.

13. In Fällen, da der Schiffer während der Fahrt von Bremen nach Hameln in eine Lage geräth; wo es nöthig wird Hülfe zu suchen, so soll er diese Hülfe, wenn er zwischen Minden und Bremen liegt, in Bremen bei den Absendern oder Empfängern seiner Ladung suchen. Ist der Schiffer aber auf seiner Fahrt bis in Minden gekommen, so soll er Hülfe bei den oberländischen Absendern oder Empfängern seiner Ladung verlangen können.

14. Uebrigens sollen die Artikel 4, 5 bis 11, incl. 13, 14, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 30 — 35 incl., 4 — 46 incl., 48 — 60 incl., 71 — 91 incl., so wie solche im mündenschen Weser-Schifffahrts-Regulativ vorgeschrieben sind, auch für die Schifffahrt von Bremen nach Hameln bis Höxter incl. et vice versa in Kraft treten, und nach den Umständen angewandt werden. Und bis dahin, dass die Erfahrung dem bei der hier in Frage liegenden Schifffahrt interessirten oberländischen und Bremer Handelsstande, eine Abänderung dieser Vorschriften etwa nöthig und rathsam machen würde, soll von einer Weser-Schifffahrts-Direction in Bremen mit Nachdruck auf die Erfüllung der hierin vorgeschriebenen Schifffahrts-Gesetze gehalten werden.

c) **Ueber die Schifffahrt von Bremen nach den Weserplätzen des Fürstenthums Minden, auch Rinteln bis vor Hameln und vice versa.**

Einleitung.

1. Nach dem vermöge des 46. Art. des mündenschen Weser-Schifffahrts-Regulativs aus verschiedenen wichtigen Gründen denen von Bremen nach Münden fahrenden Schiffern verboten ist, Güter in Bremen und Hutbergen und Minden, Vlothov, Erder und Rinteln einzuladen, auch im 9. Art. des hamelschen Weser-Schifffahrts-Regulativs der hamelnschen Schifffahrts-Gesellschaft ausdrücklich untersagt ist, Güter diesseits Hameln, nemlich zwischen Hameln und Bremen, excl. in Hutbergen, aus- oder einzuladen, und deshalb, sowohl um

eine allgemeine dauerhafte Weser - Schifffahrts - Ordnung gründen zu können, als auch zum besondern Besten des Handels zwischen Bremen und den Weserplätzen des Fürstenthums Minden, auch Rinteln bis vor Hameln, es erforderlich ist, eine regelmässige Schifffahrt dahin zu etabliren, und dafür ein eigenes Schifffahrts-Regulativ vorzuschreiben: So geschieht dies hiermit von uns, denen hiebei interessirten Kaufleuten, sowohl vermöge der Pflicht des Versenders für das Interesse des entfernten Empfängers möglichst Sorge zu tragen, als auch vermöge des Rechts über die Verladung solcher Güter, die für unsere Rechnung und Gefahr gehen, unbeschränkt disponiren zu können, auf folgende Weisse.

2. Da die Handlung von Bremen nach Minden, Vlothov, Erder und Rinteln nicht nach jedem der drei letzten Plätze eine eigene regelmässig von Bremen abgehende und daselbst ankommende Schifffahrt beschäftigen kann: so wird hiermit eine Schifffahrt von Bremen nach allen gedachten Plätzen bis vor Hameln dergestallt etablirt, dass regelmässig Schiffe von Bremen zum Transport der vorkommenden Handelsgüter dahin abgehen, und nach Bremen dem Bedürfnisse des Handels gemäss regelmässig zurückfahren sollen.

3. In so ferne Versender und Empfänger der Güter ein Recht haben können, die Wahl der Schiffer auch im allgemeinen zu bestimmen, ist es unser Wille, dass die obgedachte Schifffahrt zu 4/5 preussischen und zu 1/5 bremer Schiffern zugetheilt und von denselben nach Vorschrift betrieben werden solle. Nach diesem aufgestellten Principe sollen die erwähnten Schiffer sowohl in Bremen bei der Einladung als bei der Rückladung nach Bremen mit der möglichsten Unpartheiligkeit behandelt werden.

4. Nach dem eben aufgestellten Principe sind vorläufig zum Betriebe der Schifffahrt von Bremen nach dem Fürstenthum Minden bis vor Hameln et vice versa, die in der Anlage N.° 5 verzeichneten Schiffer unter den in dieser Anlage enthaltenen ausdrücklichen Bedingungen gewählt worden.

5. Die nach der Anlage N.° 5 gewählten Schiffer sollen unter der Benennung: Preussisch - Mindensche - Weser - Schifffahrts - Gesellschaft, zusammentreten. Jeder Schiffer dieser Schifffahrts - Gesellschaft soll bei der Einladung in Bremen seinem Vormanne nach der Nummer folgen, und ohne gegründete Ursache nicht aus der Reihe weichen, bei Strafe von 50 Thaler.

6. Die Schiffe der Preussisch - Mindenschen - Sckifffahrts - Gesellschaft sollen sämmtlich numerirt werden, und ihre Flagge soll neben dem Wappen die Buchstaben P. M. S. G. tragen.

7. Gedachter Mindenschen Schifffahrts - Gesellschaft sind die in der Anlage N.° 6 verzeichneten Frachten nach dem im 13. und 14. Art. des mündenschen Weser - Schifffahrts - Gesellschafts - Regulativs ausgesprochenen Grundsätzen und mit der Bedingung bewilliget worden, dass der von Bremen nach Minden fahrende Schiffer jedesmal seine Reise von Bremen nach Minden in 8 Tagen vollende, oder gültige Beweise über unabwendbaren Aufenthalt seiner Fahrt bei Ablieferung der Güter beibringe.

8. Kein von Bremen nach Minden etc. fahrender Schiffer soll zur Zeit mehr als einen Bock und einen Bullen in Bremen beladen dürfen, und einen ledigen Bullen beihangen müssen. Jeder künftig neu eintretende Schiffer soll dagegen nur einen Hinterhang und einen Bullen gebrauchen dürfen.

9. Kein Schiffer der Preussisch - Mindenschen - Weser - Schifffahrts - Gesellschaft soll weder in Bremen noch in Hutbergen Güter nach den Weserplätzen zwischen Bremen und dem Fürstenthume Minden, wenn nämlich ein besonderer Schiffer dahin in Ladung liegt, auch nicht nach oder jenseits Hameln einladen, oder Rückfracht auf diesen Plätzen, excl. Steinkohlen, Holz und Steine nach Bremen einnehmen, bei Strafe von 50 Thaler.

10. Alle Güter, die in Hutbergen nach dem Fürstenthume Minden etc, eingeladen werden, zahlen die in dem Tarif, Anlage N.° 6, bestimmten Frachten.

11. Wenn ein von Bremen nach Minden etc. bestimmtes Schiff einfrieret, und zum Theil oder völlig wieder ausgeladen wird, so sollen von der gezeichneten Fracht, wenn die Ausladung in Bremen geschieht . 1/8
von Bremen bis Dreye incl. 1/3
von da bis Hoye incl. 1/2
von da bis Nienburg incl. 3/8
von da bis Stolzenau incl. 5/4
und jenseits Stolzenau die ganze Fracht bezahlt werden.

12. *a*) Von Rinteln nach Bremen: Wenn die Güter unterweges eingefroren und ausgeladen werden, so soll der gezeichneten Fracht, wenn die Ausladung in Rinteln geschieht 1/12, zwischen Minden und Rinteln 1/6, von Minden und Nienburg, beides incl. 2/3, jenseits Nienburg die volle Fracht bezahlt werden.

b) Von Vlothov nach Minden und Bremen: Wenn die Güter am Orte der Einladung wieder ausgeladen werden, alsdann wird von der gezeichneten Fracht 1/12, zwischen Vlothov und Petershagen incl. 1/6 von da bis Stolzenau incl. 1/3, von da bis Hoye incl. 2/3 und von da bis Bremen die volle Fracht bezahlt.

13. In Fällen, da ein Schiffer der Mindenschen Schifffahrts-Gesellschaft, während der Fahrt von Bremen nach Minden et vice versa, in eine Lage geräth, wo es nöthig wird, bei den Interessenten der Ladung Hilfe zu suchen, soll er diese Hilfe, wenn er zwischen Rinteln und Nienburg incl. liegt, bei den oberländischen Versendern oder Empfängern seiner Ladung suchen. Ist der Schiffer aber mit seiner Fahrt auf dem Wege zwischen Bremen und Nienburg begriffen, alsdann soll die nöthige Hilfe von denen Interessenten der Ladung in Bremen gesucht werden.

14 Uebrigens sollen die Artikel 4, 5 bis 11 incl. 13, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 25, 26, 27 — 30 — 36 incl. 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48 — 69 incl. 71 — 91 incl. so wie solche im Mündenschen Weser-

Schifffahrts - Regulative vorgeschrieben sind, auch für die Schifffahrt von Bremen nach dem Fürstenthume Minden et vice versa in Kraft gehen, und nach den Umständen angewandt werden. Und bis dahin, dass die Erfahrung dem bei der hier bezeichneten etc.

d) **Ueber die Schifffahrt von Bremen nach Zelle und Hannover und vice versa.**

Einleitung.

1. Nach dem bereits im Jahr 1802 von denen bei der Schifffahrt von Bremen nach Zelle et vice versa interessirten braunschweiger, hildesheimer und celler Kaufleuten ein Regulativ für die Schifffahrt von Bremen nach Celle festgestellt worden, auch späterhin von dem Handelsstande in Hannover ein gleiches für die Schifffahrt zwischen Bremen und Hannover geschehen ist, und nachdem der Nutzen dieser Schifffahrts - Einrichtungen für den Handel sich hinlänglich bewährt hat, auch diejenigen Schiffer, denen die Schiffer von Bremen nach Celle und Hannover et vice versa im eben angezogenen Regulative anvertrauet worden ist, so weit der durch grosse Bedrückungen sehr vermindert gewesene Handel, und das auf der Aller und Leine während der französischen Usurpation sehr in Verfall gerathene Fahrwasser, dies hat gestatten wollen, mit lobenswerther Anstrengung und Ordnung die Absicht jener Schifffahrts - Regulative stets zu erfüllen gesucht haben; so treten wir, die bei der Handlung nach und über Celle und Hannover interessirten bremer Kaufleute, dem oben angezogenen Regulative nicht allein hiermit in allen Stücken bei, sondern wir wollen auch, damit die Absicht solcher Schifffahrts - Regulative in allen Stücken auf eine dauerhafte Weise erfüllt werde, dass noch folgende Artikel für die Schifffahrt von Bremen nach Celle und Hannover als Richtschnur vor Augen behalten und befolgt werden sollen.

2. Indem wir, die Kaufleute in Bremen, dem für die Schifffahrt von Bremen nach Celle und Hannover et vice versa angeordneten Vertheilungs - Prinzipe, nach welchem die eine Hälfte dieser Schiff-

fahrt Bremern, die andere Hälfte aber hannoverischen Schiffern zugetheilt worden ist, aus den in vorstehender Einleitung enthaltenen Gründen beipflichten, erklären wir, dass bei der Verladung der Schiffsfrachten in Bremen nach Celle und Hannover, stets mit der grössten Unpartheilichkeit auf die Erfüllung dieser Schifffahrtsvertheilung gehalten werden soll.

3. Nicht minder bestätigen wir auch die specielle Wahl der Schiffer, zum Betriebe der Schifffahrt zwischen Bremen, Celle und Hannover, so wie solche vom Jahr 1802 bis 1813 incl. Statt gefunden hat. Jedoch erklären wir dabei ausdrücklich, dass wir uns das Recht vorbehalten, irgend einem Schiffer, wenn bei einem entstehenden Unglücksfalle ihm selbst oder seinen Schiffsleuten ein grosses Versehen zur Last gelegt werden kann, die Einladungen in Bremen zu versagen, und dafür einen andern Schiffer, nach dem im 3. Art. des Mündenschen Weser - Schifffahrts - Regulativs ausgesprochenen Grundsätze, zu wählen. Dagegen versprechen wir aber auch, dass ausser den Fällen, wo überhäufte Ladung Hülfsschiffer nöthig macht, in Bremen nach Celle und Hannover keine andere Schiffer, als die für die Fahrt nach Celle und Hannover bestimmten, zur Einladung kommen sollen.

4. Wir genehmigen gleichfalls den in der Anlage N.° 7 enthaltenen, von dem Handelsstande in Braunschweig, Celle, Hildesheim, Hannover etc. eingeführten Frachttarif, unter den Bedingungen, die im 13. und 14. Art. des Mündenschen Weser - Schifffahrts - Regulativs ausgesprochen sind, und mit der ferner ausdrücklich hinzugefügten Bedingung, dass der Schiffer seine Reise von Bremen nach Celle jedesmal in 12 Tagen vollende, oder bei Ablieferung der Güter gültige Beweise über unabwendbaren Aufenthalt seiner Fahrt nach Celle oder Hannover beibringe.

5. Kein nach Celle oder Hannover in Bremen einladender Schiffer soll zur Zeit mehr als einen Bock und einen Bullen, oder einen Hinterhang und einen Bullen regulativmässig beladen dürfen, und einen

ledigen Bullen beihangen müssen. In den Monaten Mai, Juni, Juli, August und September, soll der in Bremen nach Celle oder Hannover einladende Schiffer, nach 8 Einladungstagen, mit einem regulativmässig beladenenen Bock oder Bullen, abfahren, und das zweite Fahrzeug, regulativmässig beladen, nachführen, wenn in gedachten 8 Einladungstagen nur Güter für ein Fahrzeug zur Einladung vorkommen sollten.

6. Denen nach Celle und Hannover fahrenden Schiffern ist es erlaubt, nach allen Plätzen auf der Aller und Leine, wo eine Ausladung Statt finden darf, excl. nach Verden, es sey denn, dass dahin kein besonderer Schiffer in Bremen in Ladung läge, Güter in Bremen einzuladen. Bei den Rückladungen von der Aller und Leine nach Bremen soll eben dieser Grundsatz gelten.

7. Wenn ein von Bremen nach Celle oder Hannover bestimmtes Schiff einfrieret, und zum Theil oder völlig wieder ausgeladen wird, so sollen von der gezeichneten Fracht, wenn die Ausladung in Bremen geschiehet . 1/8
von Bremen bis Dreye incl. 1/4
von da bis Verden incl. 1/2
von da bis Rethen incl. 3/4
und von da bis Celle oder Hannover die ganze Fracht bezahlt werden.

8. Wenn ein von Celle oder Hannover nach Bremen bestimmtes Schiff einfrieret, und zum Theil oder völlig wieder ausgeladen wird, so sollen von der gezeichneten Fracht, wenn die Ausladung in Celle oder Hannover geschieht, 1/16, bis Winsen an der Aller, oder Neustadt an der Leine, 1/4, von da bis Ahlden incl., 1/2, von Ahlden bis Verden incl., 3/4, von Verden bis Bremen die ganze Fracht bezahlt werden.

9. In Fällen, da ein Aller- und Leine-Schiffer während der Fahrt von Bremen nach Celle oder Hannover et vice versa in eine Lage geräth, wo es nöthig wird, bei den Interessenten der Ladung Hilfe zu suchen, denn soll er diese Hilfe, wenn seine Schiffe zwi-

schen Bremen und Rethem liegen, bei den Verladern oder Empfängern in Bremen nachsuchen. Ist der Schiffer aber mit seinen Schiffen in Rethem angekommen, so soll er die nöthige Hilfe bei den Empfängern oder Versendern in Celle oder Hannover wahrnehmen.

10. Uebrigens sollen die Art. 5 — 11 incl. 13, 14, 16, 17, 20 — 27 incl. 30 — 36 incl. 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48 — 69 incl. 71 — 91 incl., so wie solche im Mündenschen Weser-Schifffahrts-Regulativ vorgeschrieben sind, auch für die Schifffahrt von Bremen bis Celle und Hannover et vice versa in Kraft treten und angewandt werden, und bis dahin, dass die Erfahrung denen bei der vorliegenden Schifffahrt interessirten Kaufleuten eine Abänderung dieser Vorschriften rathsam machen würde, soll von einer kaufmännischen Weser-Schifffahrts-Direction in Bremen mit Nachdruck auf die Erfüllung der hierin vorgeschriebenen Schifffahrts-Gesetze gehalten werden.

Bremen, den 25. *August* 1815.

Die zur Abschliessung dieses Weser-Schifffahrts-Regulativs von dem Bremer und Oberländischen Handelsstande bevollmächtigten Deputirte.

L. v. KAPFF. etc.

XLV.

Ueber die Tendenz der Wiener Acte, die Freiheit der Rheinschifffahrt betreffend und den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen bei der Central-Rheinschifffahrts-Commission.

(Eingesandt den 1. Juli 1818.)

Die Schifffahrt auf dem Rhein, zur Zeit, als Frankreich aus dem Besitz des Rheinoctroi verdrängt ward, wurde, nach den Bestimmungen der ursprünglich zwischen Frankreich und dem Fürsten Primas, unter Genehmigung des deutschen Reichs, zu Stande gekommenen Convention von 1804 durch Gildeschiffer von einem Stationshafen zum

andern, nach den nähern Bestimmungen der Gildeordnungen, betrieben.

In Strasburg, Mainz und Cöln sammelten sich die grossen Vorräthe der Handels-Schifffahrt; alles was aus den Nebenströhmen, und von den Zwischenorten aus, auf den Rhein gebracht wurde, was von dem Unterrhein herauf, und aus der Schweiz auf den Oberrhein kam, blieb in diesen Depots liegen, und alimentirte die Schifffahrt der grossen Rheingilden.

Diese bestanden aus einer Anzahl von qualifizirten Schiffern aus allen Rheinstaaten, welche von der oberen Rheinschifffahrts-Verwaltung patentisirt wurden, und das ausschliessliche Privilegium besassen, die sich in den grossen Stationshäfen sammelnden Handelsgüter von einer Station zur andern, im Rang, d. h. nach einer betimsmten Reihenfolge weiter zu bringen. Die Rang- oder Gildeschiffer, die von Strasburg abfuhren, ladeten in Mainz aus, schlugen um, und andere Rangschiffer übernahmen die Fracht, um sie weiter nach Cöln zu bringen, wo sie abermals umgeschlagen, und der Abtheilung an cölner Gildeschiffer übergeben wurden, welche die Fahrt nach den holländischen Häfen und zurück zu betreiben hatten.

Grade eben so, mit diesen Ablösungen von Station zu Station, wurde die Bergschifffahrt betrieben.

Die in der Mitte dieses Weges liegenden Städte, Mainz und Cöln, an welchen, der Natur der Sache nach, manches Schiff ohne anzuhalten vorbeigefahren wäre, zogen aus dieser Ablössung augenfällig grosse Vortheile, sie wussten es im Laufe der Zeit dahin zu bringen, dass man, wiewohl irrig, den Umschlag der Schiffe in ihren Häfen als ein städtisches Zwangsrecht ansah.

Diese Einrichtung hatte folgende wesentliche Nachtheile für den Handel aller Staaten:

1) durch das Ein- und Ausladen der Waaren in den Stationshäfen entstand grosser Auffenthalt, eine Ladung, die vom Oberrhein kam,

wurde zweimal, in Mainz und Cöln, in ein anderes Schiff geladen, und musste an beiden Orten so lange still liegen, bis dieses Schiff, das im Rang zur Ladung lag, so viele Güter gesammelt hatte, dass es abfahren konnte. Kein Kaufmann war also im Stande mit Bestimmtheit die Zeit zu berechnen, in welcher er eine Waare aus Holland beziehen, oder dahin liefern könne, dadurch sind viele Speculationen unmöglich geworden.

2) Die Existenz von Rangschiffern, welche an die Gilde - Ordnung in ihrem Gewerbe gebunden waren, und nicht so oft als sie wollten und konnten, sondern nur dann fahren durften und eine Ladung bekommen, wenn sie an der Reihe standen, hatte nicht nur zur nothwendigen Folge, dass die Frachtpreisse von der Rheinschifffahrts - Verwaltung vorgeschrieben werden mussten, sondern auch, dass diese Preisse so hoch zu bestimmen waren, dass jeder Schiffer, der in der Gilde war, von den Reisen seinen Unterhalt bezog, die in der Reihe ihn trafen. Auf der einen Seite war also die Speculation des Kaufmanns auf billigem Frachtpreisse gelähmt, auf der andern ein beständiges Streben nach Erhöhung dieser Preise veranlasst. Die Zahl der Schiffer stand mit dem Bedürfniss in keinem Verhältniss, sie wurde natürlich zu gross, denn wenn ein Schiffer einmal in einer Gilde aufgenommen war, hatte er mit allen andren gleichen Verdienst, und der Handel muste soviel zahlen, dass sie alle existiren konnten.

3) Durch das Umladen der Fracht in den Stationshäfen wurden dem Waareneigenthümer nicht nur ganz unnöthige Speditionsgebühren veranlasst, sondern es nahmen auch die Stationsstädte daraus Veranlassung, grosse Summen an Krahnen-, Waag-, Hafen und Magazingebühren für das städtische Aerar zu beziehen. Beide, die Spediteur und die Stadt-Aerarien besteuerten auf diesem Wege, oft in sehr widerrechtlicher Ausdehnung, den Rheinhandel alljährlich mit grossen Summen.

Der Wiener Congress fasste die liberale Idee auf, dass ein Strom, der durch verschiedene Staatenflüsse, von allen Polizeigesetzen und Finanzsystemen dieser Staaten, von jedem Privilegium und Monopol frei bleiben, und eine Wasserstrasse bilden müsse, welche im gemeinschaftlichen Eigenthum und Gebrauch Aller sey, und ihre eigne uniforme Polizeigesetzgebung habe.

In diesem Sinne sprach die Wiener Congressacte insbesondere die Freiheit der Rheinschifffahrt von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar werde, bis zur See, aus. Der Rhein soll eine eigne uniforme Polizeigesetzgebung erhalten, der Umschlagszwang bei den Stationsstädten aufhören, die Rheingildenschiffer sollen ihr ausschliessliches Recht, von dem Handel befrachtet zu werden, verlieren, die Wasserfracht ist der freien Concurrenz zurückgegeben worden, alle Missbräuche in den Rheinhäfen sollen aufhören.

Zur Organisation dieser neuen Gestaltung des Rheinschifffahrtsbetriebes ist die Central - Commission berufen. Es werden künftig, statt der damaligen wenigen Stationsorte, so viele Ein- und Ausladeplätze für den Handel entstehen, als Handelsstädte am Rhein und seinen Nebenströmen existiren; die Kaufmannschaft zweier mit einander handelnder Städte wird so viele Schiffer, und nicht mehr oder weniger, in ihren Particulardienst, durch freiwilligen Vertrag, aufnehmen, als der Handel dieser Städte beschäftigt; grosse Handesshäuser werden eigne Schiffe befrachten; ein jeder fährt direkt bis zum Bestimmungsort der Ladung, ohne während der Reise angehalten zu seyn; die Schiffe von den Nebenströmen überschreiten die jetzige Barrieren der Umschlagsorte und fahren ebenfalls direkt an den Bestimmungsort.

Damit dieses neue System nützlich werde, und dass es bis zur See gleichen Zusammenhang habe, dazu ist nothwendig, dass Preussen und Hessen den Umschlagzwang in Cölln und Mainz aufheben, dass Holland der Central-Commission das Recht einräume, auf den Armen des Rheins die allgemeine Polizeigesetze zu vollstrecken.

Dazu haben sich alle diese Staaten durch feierlichen Vertrag verbindlich gemacht.

Von der Stadt Cöln aus hat sich aber eine grosse Reaction gebildet, welche durch eine Anzahl von Spediteuren unterhalten wird, und nichts weniger zur Absicht hat, als durch einseitige Auslegung des Wiener - Vertrags die Möglichkeit seiner Vollziehung aufzuheben. Diese Herrn argumentieren, dass Cöln, wenn diese Stadt den Umschlagzwang aufgeben solle, eine Entschädigung haben müsse, und diese analog derinn bestehe, dass, wenn die Holländer an Cöln vorbei den Rhein aufwärts fahren wollen, es ihnen eben so überlassen bleiben müsse, durch Holland hindurch ungehindert und ohne Bezahlung in die See, und aus der See nach Deutschland zu fahren.

Diese Argumentation hat auch hier und da bei Personen Eingang gefunden, welche nicht bedacht hatten, welch ein Opfer man Holland dadurch zumuthe, und dass dieser Staat sich wohl schwerlich dazu verstehen werde, eine solche an sich liberale, aber zum Ruin seiner Finanzen führende Idee zu realisiren, da der Vertrag selbst die Verbindlichkeit dazu nicht ausspricht.

Alle Seestaaten haben bis jetzt eine Herrschaft über die sie begrenzende See in der Art behauptet, dass die Douanenlinien nirgends strenger organisirt sind, als grade an der Seeküste, und der Einmündungen in die See.

Wollten die Seestaaten zum Besten des Universalhandels auf diese Seerechte verzichten; so wäre Holland nicht allein im Fall: Preussen selbst müsste an der Oder, Weichsel etc. ein gleiches Opfer bringen.

Da dieses so leicht nicht geschehen wird; so schien ziemlich klar zu seyn, dass die Theorie, welche die Cölner Parthie wegen der holländischen Seerechte aufstellt, selbst im preussichen Kabinet nicht aufs Aeusserste vertheidigt werden wird, und es gewinnt das Ansehen, als habe der preussiche Hof nur um desswillen bis hierher einen Anspruch

freiwillig nicht aufgegeben, um den Rhein zu behalten, als thue man alles Mögliche für eine der bedeutendsten Städte des Königreichs.

Aber grade diese Frage, ob Holland schuldig sey, seine Seerechte, und in Folge desselben, das Recht, die von der See kommenden, oder in die See gehenden Waaren zu besteuern, abzugeben, hält ganz allein den Vollzug der Congressbeschlüsse, und die Wirksamkeit der Central-Commission zurück.

Cöln behält so lange den Stapel: Hessen betrachtet sich nicht für schuldig, hinsichtlich des mainzer Stapels voranzugehen, und so lange die Stapel nicht aufgehoben sind, bietet Holland zu den andern Einrichtungen auf dem holländischen Rhein gar nicht die Hand.

Es dreht sich alles im Cirkel, und die Frage über das Seerecht: Preussen muss darin nachgeben, oder zur Nachgiebigkeit vermocht werden, früher ist an irgend ein bedeutendes Resultat für die Rheinschifffahrt aus den Congressbeschlüssen nicht zu denken.

Lange hatten die Unterhandlungen bei der Central-Commission gewährt, ehe man deutlich sah, woran die Hauptsache sich accrochire.

Der Niederländische Commissair selbst hat lange durch sein zurückhaltendes Benehmen Vorwand genug gegeben, um die Aufhebung des cölner Stapels hinzuhalten: das niederl. Kabinet glaubte im Vertrag selbst die Bestimmung zu finden, dass der Stapel von Cöln ohne weiters hinweg fallen müsse, und dass erst nachher die Sprache davon seyn kann, was es selbst zu thun habe, um die Schifffahrt auf dem niederländ. Rhein in ein einförmiges System mit der auf den deutschen Rhein zu bringen.

Die Central-Commission hat aber diese Logik bekämpft, und den allerdings richtigen Satz aufgestellt, dass wenn Holland die Vortheile des aufgehobenen Stapels geniessen wollte, Dieser Staat auch zugleich die volle Reciprocität bis in die Seehäfen herstellen müsse. Die niederl. Regierung ist auch diesem Verlangen der Central-Commission entgegen gekommen. Das Sindikat, oder eine nach der wie-

ner Convention auf die Rheinzölle gelegte Erhöhung von 15 o/o ist ganz kürzlich aufgehoben worden, die Schiffermanifeste und die Schiffsaiche will man in Holland nach unseren Mustern einführen; die Douanen werden von dem Rhein ganz entfernt und in die Seehäfen verlegt werden, wodurch jede Hemmung der Reise hinweg fällt, man gesteht die ungehinderte Befrachtung der deutschen Schiffe in Holland zu. Dieser Staat hat also auf den Fall der Aufhebung des Stapels alle ihm gemachten Bedingungen nachgegeben, und es ist jetzt ganz klar geworden, dass sich das Ganze an dem preussischen Ausspruch auf die holländischen Seerechte accrochire.

Aus der preussischen Note vom 27. Febr. und der Deklaration der Central - Commission vom 13. März geht diese Lage der Sache hervor, sie sind die wichtigsten Actenstücke in den Protocollen der Central - Commission.

Es ist sehr zu wünschen, das die grossen Vortheile einer entfesselten Flussschifffahrt bis an die See nicht länger dem Publikum durch unfruchtbare Theorien über das Seerecht vorenthalten bleiben.

XLVI.

Anträge und Bemerkungen über Versendung englischer Zucker über Bremen etc.

Bremen, *den* 23. *Juli* 1818.

Um unsere Handlungsfreunde in den Stand zu setzen, dass sie bei ihren Transitogütern unserem Platz vor jedem andern den Vorzug geben können, so beehren wir uns, Sie von folgender Einrichtung in Kenntniss zu setzen, welche wir zu diesem Behuf getroffen haben. Wir rechnen nähmlich künftig:

„Bei raffinirtem englischem Zucker, wenn die Fässer nicht geöffnet, „und mit Stroh ausgefüllt werden sollen — so ohne ausdrückliche „Ordre nicht geschieht — für sämmtliche Platzspesen, mit Inbegriff

„des Elsflether Zolls und unserer Provision vom englischen Brutto „Centner 3o Grote.

„Werden wir aber zum öffnen der Fässer und Strohaus-„stopfen beauftragt, vom engl. Bto. Ctr. einschliesslich aller „vorstehenden Spesen 36 —

Wir sind sogleich erbötig, zu diesen Preisen Speditionsgüter fest anzunehmen, und behalten uns nur vor, sehr starke, jedoch auch selten vorfallende Ausbesserungen besonders berechnen zu dürfen.

Durch unsere Erfahrung und genaue Berechnung, haben wir uns überzeugt, dass die Transitkosten, für englische raffinirte Zucker fl. 1. kr. 6. vom engl. Brutto Cetr. über Holland nach Ffurt. a. M. mehr betragen wie über Bremen nach Ffurt. a. M. vorausgesetzt, dass die Fässer wie oben angegeben nicht geöffnet zu werden brauchen. Dabei gewährt unser Platz noch den Vortheil, dass die Güter schneller in Frankfurt a. M. ankommen.

Durch die Aufhebung des Elsflether Zolls, wozu wir die baldige frohe gewisse Aussicht haben — würde ein weiterer Unterschied von 24 kr. eintreten, und nach obiger Berechnung sogar fl. 1 3o kr. vom engl. Bto. Ctr. bis Ffurt. a. M. ausmachen. Sollten sie uns nun bei Speditionsvorfällen mit Ihrem Zutrauen beehren, so bitten wir nicht zu unterlassen, uns Ihre Verhaltungsbefehle wegen dem Oeffnen und ausstopfen der Fässer in Zeiten zukommen zu lassen, indem sich obige Uebernahms-Spesen von 3o oder 36 Groten in Louisd'or á Rthlr. 5 darnach richten, welche wir sowohl überhaupt als nach Ihren etwaigen Wünschen auch specificirt berechnen können.

Bemerkungen.

Vor Vereinigung der Niederlande mit den ältern Staaten von Holland in der jetzigen Verbindnng des Königreichs waren diese Abgaben in den holländischen Häfen noch höher. — Damahls giengen die Zu-

cker über Antwerpen und zahlten hier nur 1 p%, natürlich zog sich alle Spedition nach Antwerpen. Nach der Vereinigung hat die Regierung die Bestimmung so getroffen, dass die Spedition der Holländer bestehen könnte. Zuletzt war nicht blos die Rede, dass man eine Verfügung getroffen habe, durch welche der Weg über Holland der Strasse von Antwerpen gleich gestellt wurde: zweihundert Zuckerfabrikanten klagten, dass man ohnmöglich den Preissen der englischen Zucker das Gleichgewicht halten könne, und die Königl. Regierung der Niederlande fand für zweckdienlich, 3 fl. auf den Brotto Ctr. englischer Zucker Trantisgebühr zu legen.

Man ist bei uns der Meinung: diese erhöhete Abgabe auf die englische Zucker könne nur den Absatz der holländischen Zucker im Innern des Reichs begünstigen, keineswegs aber auf den deutschen Handelsmärkten oberhalb Cöln einige Wirkung machen. Dabei geht folglich für die holländische Finanzen jene frühere Einnahme verlohren, die der frühere gelindere Eingangszoll für die englischen Zucker, ergeben hat. Die Handelsmärkte oberhalb Cöln haben bereits die bremer Route über Münden eingeschlagen, z. B. Saarbrücken bezieht über Bremen. Ob nicht sogar unterhalb Cöln mit Kostenersparniss über Emden und Meppen die englischen Zucker zu beziehen seyn möchten, wird sich zeigen, und dann wäre aller Transit für Holland verlohren, ohne dass die inländischen Fabriken dabei gewinnen.

Welcher Verlust ist aber die veränderte Handelsstrasse für das ganze Rheincommerz?

Fin grosser Theil ihrer gewerbsamen Thätigkeit geht für die zahlreichen Bewohner verlohren, nebst dem dass die Rhein- und Mainzölle wesentlichen Verlust leiden!

So kommt denn gerade der Handel und die Schifffahrt in dem Augenblihke auf dem Rheine in sichtbare Abnahme und Verfall, als die europäischen Mächte durch weisse Entwürfe des Wiener-Congress-Comites eine Convention sanctionirten, welche die wichtigsten Maasre-

geln zu einer ewigen Freiheit des Handels für alle Nationen in Verbindung mit einer freien Schifffahrt bezeichneten.

Freilich hat diese Convention die Aufhebung der Stapel ausgesprochen und sie sind noch nicht aufgehoben.

Alle andere Erhebungsmissbräuche bei den Krahnen - Waag - und Lagerhäusern nebst den lästigen Brückengeldern und den trüglichen Rückzahlungen der Schiffer an die Spediteur vor der Ladung einer Fracht etc. sollten aufhören, —und sie werden nach wie vor gehoben.

Die Ganze Schifffahrt liegt noch in gezwungenen Rangfahrten einer überzähligen Anzahl Schiffer, der Handel nimmt ab, und man will doch die Zahl der Schiffer in den Rängen vermehren.

Ist die Freiheit der Schifffahrt aber einmal ausgesprochen; so liegt sie in einem geschlossenen Zwangsystem einer neu errichteten Assecuranz-Gesellschaft, in welcher sich, so viel man weis, alle Spediteurs von Mainz und Cöln vereiniget haben, und diejenigen Schiffer, welche sich mit ihnen allenfalls verstehen dürften, ausschliesslich begünstigen, also auch die Frachten zu ihrem und dieser Schiffer Vortheil bedingen könnten.

Rheinmühlen werden an allen Punkten des Rheins zum Hinderniss der Schifffahrt und gegen die häufigen Klagen der Flossfahrer in Menge aufgeführt, — statt sie zu vermindern.

Wenn demnach auf dem conventionellen Rhein nichts zur Beförderung und dem Flor des Handels geschieht, so ist das Königreich der Niederlande auch in keinem Falle verbindlich, sein System zu verändern. Wenn man dabei wahrnimmt, dass bei den Bundestagsverhandlungen zu Frankfurt, der Handel in Deutschland, selbst mit den nothwendigsten Lebensbedürfnissen, keine allgemeine Freiheit erlangen wird, so steht zu befürchten, dass nur unter den grössten Schwierigkeiten auf den übrigen deutschen Ströhmen Freiheit des Handels und der Schifffahrt hervorgehen können.

Schon früher hat man zur Zusammenberufung einer Vereinigungs-

Commission für die Elbe, Anstalten gemacht. Wenn sie zusammen kommt, wird sie nicht wenige Schwierigkeiten finden. Freilich sagt ein Ungenannter in der Mainzer Zeitung, an der Elbe seye offne See, dort habe man nicht mit jenen Hindernissen zu hämpfen, die den Rhein bestrikten. Allein gehörten die Seezölle mit zu den Unterhandlungen der Central-Commission zu Mainz? oder waren, sind dies die einzigen Gegenstände, welche den Erlass einer interimistschen Instruction zurück halten?

Ohngeachtet über den Gegenstand der Seezölle bei den Flussmündungen in der Wiener-Convention von 1815 nichts gesagt ist, so gehört doch dieser Punkt wesentlich zur Bestimmung einer sicheren Strohmfahrt, und ohne dessen Erledigung kann nie von einem freien Handel die Rede seyn.

Wenn den Besitzern der Strommündungen aus dem herkommlichen Seerecht frey steht, einen *willkührlichen* Seezoll allen ein und ausgehenden Gütern aufznlegen, so bleibt ihnen eben dadurch auch das Recht die einzelne Artikel als Transito völlig zu verbieten.

Was nutzt demnach der mässige Tarif der Güter auf den Strömen wenn der hohe Seezoll den Transport so gut wie ausschliest.

Man will freilich aus dem 1. Art. der Wiener Convention und aus den Worten: der Handel ist auf dem Rhein für alle Nationen frei, deduciren, dass das Königreich der Niederlande nicht ermächtiget seye, solche Seezölle anzulegen, wodurch der Transit der Güter erschwert würde, allein die Holländer behaupten anderer Seits: dass die Bestimmungen der Wiener-Convention nur bis *an* die See reichten.

Das grosse Hinderniss des freien Verkehrs an der Seegränze wird nicht leicht zu beseitigen seyn, wenn nicht *entweder* alle Uferstaaten der deutschen Ströme über einen gleichen und verhältnissmässigen Tarif einig werden, *oder*, weil eine solche Forderung wegen den Unterhaltungskosten der Dämme, Hafen etc. aus gemeinschaftlichen Cassen zu bestreiten, eine wohl mögliche aber schwierige Einrichtung wäre, —sollte

nicht eine auf Billigkeit gegründete allgemeine Regulirung der See und Stromzölle zu Stande zu bringen seyn? *)

Dieser Gegenstand muss nothwendig seine Erledigung erhalten, wenn über die Freiheit des Handels der deutschen Ströme ferner discutirt werden soll.

Zu wünschen wäre, dass die für die einzelnen Ströme niederzusetzenden Particular-Commissionen, sich sämmtlich an einem Orte versammelten, dass sie vorerst gemeinschaftliche Conferenzen, zur Hebung aller aus der Wiener-Convention sich entwikelenden Zweifel hielten, — nud denn zur Regulirung der einzelnen Stromverfassungen übergiengen. Würden diese Conferenzen in Frankfurt gehalten, so könnte der Bundestag jedesmal in streitigen Fällen entscheiden, und so würde wohl am Ersten etwas dem guten Zwecke der Wiener-Convention gemässes zu Stande kommen.

Seezölle.

Es ist etwas schwer über die Norddeutschen Seezölle gründliche und genaue Nachrichten zu erhalten. Laut einem Schreiben aus Danzig soll dort gegen den Herbst ein neuer Tarif erscheinen. Die übrigen scheinen darum nicht so distinkt bestimmt werden zu können, weil solche in vertheilten Raten an den Strommündungen durch die gegenseitigen Uferstaaten nach alten Observanzrollen erhoben und seit vielen Jahren theils in die Seefrachten, theils in die Kosten der Lichter (Flusskähne) eingerechnet und von den Seecapitäns und Kahnführer entrichtet werden.

Von Bremen ist uns unter dem 27. August folgendes Schreiben eingegangen.

*) Man erwartet mit nächstem für Danzig einen neuen Seezolltarif. Der bestehende ist schon sehr alt. Der neue Tarif soll den neuen Verhältnissen angepasst werden. Es wäre zu wünschen dass dies nun auf gleiche Weisse für alle Häfen der Nord- und Ostsee geschähe.

Bremen, den 27. August 1818.

Euer Wohlgebornen

wünschen mit einer Unkosten-Berechnung, welche einkommenden und ausgehenden Seeschiffen zur Last fällt, bekannt zu werden. Sie finden darüber einliegend eine ganz genaue Aufmachung; in deren Gemässheit wir selbst für Captr. die an uns addressirt, bezahlt haben. Alle Flaggen sind hier gleich, ausgenommen wo unsere Schiffe auch ausserordentliche Kosten haben, das Bootsgeld steigt und fällt mit 2 3/4 po/o nachdem das Schiff mit einem Fuss tiefer oder flächer geht, alle übrige Kosten stehen jezt fest, als Hafenmeistergebühr, Ankergeld, Wasserschudt; nur die Einbringung und Auswerfung des Balastes bestimmt die Grösse des Schiffes, so wie auch die Kosten der Einklarirung, wenn ein Schiff im Hafen überwintert, so zahlt es für die ersten 6 Wochen 2 dl. pr. Last, für die zweiten 6 Wochen 1 1/2 dl. liegt es länger 1 dl. es mag denn liegen so lange es will, so zahlt es nach 18 Wochen nur 1/2 dl. immer pr. Rokenlast berechnet.

Ohngefähre Unkosten eines Schiffs von 75 Last.

Eingekommenes Loostgeld hängt von der Fussmasse ab, die das Schiff beladen oder unbeladen tief geht, von dem Orte oder der Tonne wo der Lootse an Bord gekommen, und von der Jahrszeit.

Angenommen 10 Fuss à 2 3/4 rth.	rth.	27.	36.
Einklarirung	„	2.	18.
Protestnottiren	„	1.	44.
Hafenmeistergebühr.	„	2.	60.
Ankergeld	„	4.	52.
Wasserschutgebühr	„	2.	—
Ausgehender Ballast	„	8.	—
Ausklarirung	„	1.	18.
Verklarung von 5 bis . .	„	8.	—
Ausgehende ord. Lootsgeld in Ballast angen. 6 Fuss à 2 rth.	„	12.	—

Besichtigung der Lecken oder Rauung, wenn solche Statt haben.	rth.	7.	36.
Angabe der Ladung und Löschzettel	„	—	48.
Avary-Zettel	„	—	54.
den Krahn- und Wippenknechten	„	1.	—
Consulgebühr für ein engl. Schiff 136 Ton. 3 à 600%	„	10.	9
Annomen für Ordregüter und Ausfracht angenommen.	„	1.	—
Einklarirung des Mäcklers 136 Tonnen 10 rth. à 100 Tonnen	„	13.	43.
Bremen, den 27. *August* 1818.	rth.	104.	58.

XLVII.

Die Schiffsaiche betreffend

1) *Bemerkungen über die auf dem Rheine, der Convention von* 1804 *gemäss, eingeführte Schiffsaiche.*

Die Theorie des Aichen der Schiffe beruht auf der Wasserschwere, und ist erfunden, so wie mit dem grösten Nutzen angewendet worden, um das Quantum einer jeden Schiffsladung, von einem Decimeter Einsenkung zu dem andern, für den pracktischen Gebrauch, schnell zu erkennen.

Ein Schiff, welches geaicht, oder cubisch ausgemessen wird, muss daher mit der Mannschaft, der Provision und allen Geräthschaften, die es auf seiner Reise braucht, vesehen seyn. Ein solches Fahrzeug verdrängt, durch seine eigene Schwere, und das Gewicht aller auf der Reise erforderlichen Bedürfnisse eben soviel *Wasserschwere* aus der horizontalen Ebene der *Wasserfläche* als es *selbst, nebst seiner fremden Last, schwer ist,* weil das *Wasser* nothwendig dem *Druk der Einsenkung solang* weichen muss, bis der *Punkt des Equiliber* erreicht ist.

Diese Schiffseinsenkung wird an den Aussenseiten desselben, sorg-

fältig und recht sichtbar, sehr genau angezeigt, und heist *leere Einsenkung*, weil davon *keine Schifffahrtsgebühren* zu erheben sind.

Nachdem dieses geschehen ist, wird von dieser Linie an ein jeder Decimeter *Höhé* des Schiffskörpers bis zur höchsten Ladungsfähigkeit desselben Cubisch gemessen, und aus der Anzahl Kubikmeter, welche eine jede dieser Decimeter Schichten enthält, ergibt sich die Zentnerzahl, die geladen seyn muss, um eine jede dieser Dezimeter Schichten ins Wasser zu senken. — Nämlich, ein *Kubikmeter* Wasser ist 20 *Zentner schwer* (das ist 1000 Kilogrammen, zu 50 Kilogrammen (106 3/4 Pf. Kölnisch) der Zentner, machen 20 Zentner) also 1 *Kubikmeter Wasser* fordert, bis zu seiner völligen *Verdrängung aus der horizontalen Ebene*, die *Einsenkung* von einem *Kubikmeter* des *Schiffkörpers.*

Nachstehende Scala zeigt das Resultat einer solchen Operation für eines der grösten Rheinfahrzeuge; hievon war die Anzahl Kubikmeter, welche jeder Decimeter Einsenkung verdrängen muste, folgende, nämlich:

Bey Einsenkung des	Kubischer Innhalt in		Progressiver Kubischer Innhalt von Decimeter zu Decimeter in		Progressive Zentzahl von Dezimeter zu Dezimeter,
	Kmeter.	dm.	Kmeter	dm	Zentner.
1ten Dezimeter.	24	162	24	162	483
2.	24	567	48	729	974
3.	24	974	73	703	1,474
4.	25	379	99	082	1,981
5.	25	778	124	860	2,497
6.	26	180	151	040	3,020
7.	26	581	177	621	3,552
8.	26	973	204	594	4,091
9.	27	365	231	959	4,609
10.	27	417	259	376	5,187
11.	27	469	286	845	5,736
12.	27	510	314	355	6,287
13.	27	551	341	906	6,838
14.	27	492	369	398	7,387
15.	27	435	396	833	7,936
16.	27	385	424	218	8,484
17.	27	338	451	556	9,031
18.	28	865	480	421	9,608
19.	26	312	506	733	10,134
20.	24	328	531	061	10,621

Diese Scala wird an den Aussenseiten des Schiffes, am Vorder und Hintertheile desselben, von Dezimeter zu Dezimeter angezeigt, und folgendermasssn gebraucht; nämlich:

Wenn obiges Fahrzeug, mit oder ohne Ladung, an einem Erhebunhsamt ankömmt, so verfügt ein Beseher sich auf dasselbe, und nimmt die Einsenkung auf; hat es *keine Ladung*; so ist auch *kein Dezimeter* seiner *Ladungsfähigkeit* eingesenkt, gesetzt nun, es habe *eine Ladung* und der Beseher fände *Einsenkung*:

vorne . .	12	Dezimeter.
hinten . .	14	
zusammen	26	diese eivelirt giebt
	13	Dezimeter.

Alsdann sieht derselbe *in der Eichscala bei* 13 *nach, und findet, dass die Ladung* 6838 *Zentner sey.*

Diese ganze Operation ist das Werk eines Moments, und macht dem Schiffer nicht den mindesten Aufenthalt, weil derselbe, dieser Operation wegen, im äussersten Falle, nicht anzulegen braucht.

Die Gebühren werden übrigens nur nach der Aiche erhoben, wenn die Declaration des Schiffers geringer ist, als die Aichscala zeigt.

Die Theorie dieser Schiffsaiche ist in soweit für den Vortrag auf dem Lehrstuhl geeignet, als dieselbe auf den Regeln der Hydrostatick beruht, aber da es sehr schwer ist, den unregelmässigen Schiffskörper genau zu messen, so müssen die Unrichtigkeiten, welche bey der praktischen Anwendung vorkommen könnten, den Vortheilen einer schnellen und möglichst genauen Abfertigung der Schiffer weichen, und diese Aiche selbst als ein Tarif betrachtet werden, nach welchem man die ganze Schiffsladung, für den praktischen Gebrauch, schnell abzuschäzzen im Stande ist.

Das Aichen der Schiffe durch Gewichte bringt keine andere Resultate hervor, als die genau geschehene Kubische Ausmessung, wovon oben die Rede ist, denn ein *Dezimeterhöhe* bleibt sich immer

gleich, folglich muss auch die von demselben *verdrängte Wasserschwere* sich *gleich* bleiben, da nun ein Kubikmeter Wasser 20 Zentner schwer ist, so bleibt es einerley; ob man durch *die Kubische Ausmessung* des Schiffskörpers einen Kubikmeter, oder durch *Einwiegen von Masseleisen*, 20 Zentner Ladnng findet, *beyde* sind sich gleich, indem sie einen *Kubikmeter*, oder 20 *Zentner Wasser*, aus seiner horizontalen Ebene, durch die *Einsenkung*, verdrängen; mithin beruht das Aichen der Schiffe, *durch Gewichte ebenfalls* auf *der Wasserschwere*, und die Ladung wird, vor wie nach, vermöge der durch die Scala gezeigten *Einsenkung* gefunden.

Kostspieliger ist übrigens, unstreitig, das Ein- und Ausladen der Schiffe *durch Gewichte*, *ohne richtigere Resultate* zu geben; weil die *Wirkung* ebenfalls nur durch die *Einsenkung* statt findet, und also immer, wie gesagt, die *Schwere des verdrängten Wassers das Gewicht* des *ins Wasser eingesenkten Körpers* anzeigen muss.

Waageanstalten, an allen Erhebungsämtern errichtet, wären dem kostspieligen Aichen mit Gewichten vorzuziehen, weil Erstere, durch die Verification der Ausladung, genau das *Quantum* und *die Qualität* der geladenen Güter angeben würden, während letztere *Gewichtsaiche*, gleich der *kubischen Aiche*, auf *der Wassershwere beruhend*, nie mehr, als das *Quantum* angeben kann.

Anmerkung. Eine im Jahr 1817 in Mainz, vermittelst der öffentlichen Waage, durch die dortigen Beamten, vorgenommene Revision der Aiche gab folgende Resultate für das Schiff *Octavia* genannt; nämlich:

Resultat.

	der öffentlichen Waage. in Zentner à 50 Kil.	der Schiffsaiche. Zentner à 50 Kil.
bei Einsenkung des		
1ten Dezimeter	239	239.
2.	434	436.
3.	653	638.
4.	917	921.
5.	1,080	1,078.
6.	1,333	1,316.
7.	1,629	1,612.
8.	1,856	1,857.
9.	2,088	2,077.
10.	2,184	2,187.
11.	2,439	2,437.

Also auf die ganze Ladung fand man einen Unterschied von *zwey Zentner*; die hin und wieder gefundenen grössern Unterschiede bei einigen Dezimeter rühren davon her, dass die Güter sich nicht in so kleine Gewichte und in solche Lagen abtheilen lassen, dass man mathematisch genau operiren könnte, aber es ist doch ein Beweis, dass man die kubische Vermessung, ohne alle Gefahr, praktisch anwenden kann, und da die Schiffsaiche für den praktischen Gebrauch bestimmt ist; so wäre wohl alles erhalten, was man beinahe erwarten dürfte; nämlich für die Sicherheit des Fiscus und die schnelle, nicht den mindesten Aufenthalt verursachende Abfertigung der Schiffer; welches wohl zum Flor des Handels und der Schifffahrt allein hinreichen darf, die Aiche allen andern Verifications - Methoden vorzuziehen.

Gesetzt nun aber, die Ladungsfähigkeit der Schiffe sollte durch die Einsenhung vermittelst Gewichte gefunden werden, wie verfährt

man alsdann bei Flossen, deren Einsenkung durch ihre eigene Schwere entsteht, und welche für diese Schwere die Gebühren entrichten müssen.

Da die Schiffe, Flossen und Holz auf dem nämlichen Element transportirt werden; so ist es auch rathsam, die nämlichen Elemente der Verification, als einförmige Norm, zu befolgen, und dieses einförmige System ist auch im allgemeinen für das Holzvermessen auf dem Rheine befolgt worden.

Ueber das Holz und Flossenvermessen auf dem Rheine.

Man hat bei der Schiffsaiche gesehen, dass ein Kubikmeter Wasser 20 Zentner schwer ist.

Der Kubikmeter Eichen-, Bau-oder Zimmerholz, ist im Durchschnitt, wenn das Holz im Wasser ist, oder geflöst wird, der Wasserschwere gleich, nämlich 20 Zentner; der Kubikmeter Tannen ist, nach angestellter Probe, meistentheils 10 Zentner schwer gefunden worden.

Nach der Convention vom 15. August 1804 soll der Kubikmeter Eichen, oder sonstiges hartes Holz, wie 4 Zentner Waaren beim herabfahren, und wie 2 1/2 Zentner Waaren beim herauffahren, dann der Kubikmeter Tannen, oder sonstiges weiches Holz, die Hälfte des obigen bezahlen, daraus ergiebt sich, dass da ein Kubikmeter Eichenholz 20 Zentner, und ein Kubikmeter Tannenholz 10 Zentner schwer im Durchschnitt geschäzt werden kann, alles Holz ohne Unterschied, die 5tel Gebühr bezahlen soll, in dem 4 der 5te Theil von 20, wie 2 der 5te Theil von 10 ausmacht.

Wenn nun der unter Wasser gehende Theil des Schiffes die Ladung desselben anzeigt; so giebt die Ausmessung des unter Wasser gehenden Theiles des Flossenkörpers die spezifische Schwere des Flosses, mit Vorbehalt die leeren Zwischenräume, und fremden Körper abzuziehen.

Da also die Einsenkung des Flosses seine spezifische Schwere an-

zeiget, und, wie oben gesagt ist, nach der Convention von 1804, alles Holz die 5tel Gebühr bezahlen soll, so wäre der unter Wasser gehende Theil aller Flossen, ohne Unterschied mit 20 Zentner p. Kubikmeter zu berechnen, und das Product dieser spezifischen Schwere dem 5tle der Gebühren zu unterwerfen.

Nota. Ein im Jahr 1811 gemessenes gemischtes Floss, den Gebrüder Ziegler und Comp. gehörend, hatte unter Wasser gehend 17,555 Kubikmeter

hievon ab für fremde Körper	300
bleibt	17,255
diese multipliziret mit	3
giebt	51,765 Conventions
Zentner, welche mit einem Tarif von	20 Zentimen
eine Summe von	10,353 fr. 10 cent.

eingetragen haben würden.

Berechnet nach der spezifischen Schwere, würde man folgendes Resultat erhalten haben:

unter Wasser gehend	17,555 Kubikmeter
hievon ab 1/4 für Zwischenräume und fremde Körper	4,389
bleibt	13,166
diese multiplicirt mit	20
giebt	263,320 Zentner
	4
specifische Schwere; zur 5tel Cebühr macht . .	10,532 fr. 80 Cent.
also plus gegen obiges Resultat , .	179 fr. 70 Cent.

Ein im Jahr 1812 gemessenes Tannenfloss, den Herrn Weissert und Comp. gehörend, hatte

unter Wasser gehend	3,969 Kubikmeter
hierzu die Hälfte für den ausser Wasser gehenden Theil.	1,985
giebt	5.954
hievon ab 1/5 für die leeren Zwischenräume . .	1,191
bleibt	4,763
multipizirt mit	2
giebt	9,526 Conventions
Zentner, welche mit einem Tarif von	20 Cent.
eine Summe von	1905 fr. 20 Cent.

Berechnet nach der spezifischen Schwere würde man folgendes Resultat erhalten haben:

unter Wasser gehend	3,969	Kubikmeter
hievon ab 1/4 für Zwischenräume und fremde Körper	992	
bleibt	2,977	
diese multiplizirt mit	20	
giebt	59,540	Zentner
	4	
spezifische Schwere; zur 5tel Gebühr macht . . .	2,381 fr.	60 ct.
also Plus wie oben	476 -	40 -

Die Schwere, oder das Volumen, der einzeln geflösten sogenannten Losshölzer wird entweder jedesmal durch die kubische Berechnung, oder in einer den Beamten mitgetheilten Tabelle gefunden.

Die Schwere, oder das Volumen des in Schiffen transportirten Bau- und Zimmerholzes wird durch die Schiffsaiche ausgemittelt, indem man, um die Schwere zu finden, die Scala benutzt, wie oben gezeigt worden ist, und aus dieser Schwere die Conventions-Zentner berechnet.

Zur Basis dient hiezu, dass man den Kubikmeter Eichenholz, weil es im Schiffe ganz trocken ist, zu 16 Zentner spezifischer Schwere schätzt, und den Kubikmeter Tannen zu 9 Zentner; — besteht daher die Ladung aus Eichenholz, so wird die durch die Aichscala gefundene Zentnerzahl durch 16 dividirt, welches die Meterzahl, oder das Volumen giebt, und diese Meterzahl wird wiederum mit 4 multiplizirt, um die Conventionszentner, à 4 per Kubikmeter zu finden; — besteht die Ladung aus Tannenholz, so geschieht die Division des durch die Aichscala gezeigten Betrags durch 9, und das Produkt wird mit 2 multiplizirt, um die Conventionszentner à 2 per Kubikmeter zu finden.

Ueber das auf dem Rheine für die Gebühren-Erhebung angewendete Gewicht und Maas.

Da die Schiffsaiche, das Holz- und Flossenvermessen, nach den Grundsätzen des Dezimalsystems geschieht, weil die Dezimalrechnung

nicht allein die leichteste und geschwindeste Operation ist, sondern man, seit Errichtung des Rheinschifffahrts-Octroi, in den Städten am Rhein, und selbst in Frankfurt die Wageanstalten, welche hierauf Bezug haben, demnach eingerichtet hat, und endlich alle Rheinschifffahrts-Beamten, so wie die Schiffer und der Handelsstand, mit diesem System bekannt sind; so ist es rathsam, dasselbe, ganz unverändert, in allen seinen auf die Erhebung der Rheinschifffahrts-Gebühren Bezug habenden Theilen, seines ausserordentlichen Nutzens wegen, beyzubehalten.

H.

2) *Verfahren der Königl. Preuss. Zollämter im Clevisch und Bergischen vor Errichtung des Rheinschifffahrts-Octroi im Jahr* 1805.

Ein leeres Schiff wurde nach der Länge inwendig von vorne vom Wasserpass bis an den hintersten Klotz vor dem Stefen gemessen.

Die Weite wurde ebenfalls inwendig vor oder kurz hinter dem Maste und zwar auf 2 Stellen genommen, die kleine und die grosse Weite.

Die kleine Weite war die im Boden und wurde dazugesetzt $\frac{1}{4}$ Fuss auf jeder Seite für die Schiffswände, mithin für beyde Schiffswände $\frac{1}{2}$ Fuss.

Die grosse Weite war die in dem Bauche des Schiffs fest gegen die Schiffswand an, und wurde an jeder Seite $\frac{1}{8}$ Fuss, mithin für beyde Seiten zusammen $\frac{1}{4}$ Fuss zugesetzt.

Die Höhe des Schiffes wurde vom Boden bis an das Lochgatt genommen und $\frac{1}{4}$ Fuss für den Boden zugesetzt.

Die Berechnung war demnach folgende:

N. N. Schiff lang		125	Fuss
kleine Weite im Boden	$15\frac{3}{4}$		
Zusatz	$\frac{1}{2}$	$16\frac{1}{4}$	-
grosse Weite im Bauche	$18\frac{3}{4}$		
Zusatz	$\frac{1}{4}$	19	-
zusammen		$35\frac{1}{4}$	-

Hievon die Hälfte als mittlere Breite	$17\frac{5}{8}$ Fuss
multiplizirt mit 125 Fuss giebt	875
	125
	$78\frac{1}{8}$
	$2203\frac{1}{8}$
Den Kubikfuss zu 50 Pfund gerechnet	50 Pf.
macht	$110{,}156\frac{2}{8}$ -

Mithin wurde das Schiff betrachtet als könnte es bei jedem Fuss Einsenkung $110{,}156\frac{2}{8}$ Pf. oder 1101 Zentner $56\frac{2}{8}$ Pf. oder $27\frac{2156\frac{2}{8}}{4000}$ L. Lasten tragen; den Last zu 4000 Pf. oder 40 Zentner gerechnet.

Da nun der Bruch unter 2000 Pf. weggelassen und jener über 2000 Pf. für einen Last zugesetzt wurde, so wäre in vorliegendem Falle der Fuss Einsenkung zu 28 Last angeschlagen worden.

3) *Verfahren der Cölner Zollämter vor Errichtung des Rheinschifffahrts-Octroi.*

Die Höhe des Schiffes wurde vom Boden bis an das Loch Gatt genommen, z. B.

Höhe .	$9\frac{3}{4}$ Fuss
Zusatz für den Boden	$\frac{1}{4}$ -
zusammen	10 Fuss
Länge des Schiffs von einem Wasserpass zu dem Andern .	120 Fuss
grosse Breite	$19\frac{1}{2}$ -
kleine Breite	$16\frac{1}{2}$ -
zusammen	36 Fuss
mittlere Breite	18 -
Tiefe oder Höhe	10 -
leere Tiefe	$2\frac{1}{2}$ -

Rechnungsoperation.

Länge .	120 Fuss
mittlere Breite	18 -
	960
	120
	2160
	10 Tiefe
	21,600 Ku-

bickfuss von der äussersten Fläche her, 50 Pfund auf jeden Kubickfuss macht 1,080,000 Pf. 4000 Pf. auf einen Last, macht 270 Lasten, die Schwere des Schiffes mit eingeschlossen.

Da nun die Schiffsschwere abzuziehen war, so entstand folgende Operation:

Länge	120 Fuss
leere Einsenkung	$2\frac{1}{2}$
	300
kleine Breite	$16\frac{1}{2}$
	1800
	300
	150
	4950 Kubickfuss
	50 Pf.

oder 247,500 oder $61\frac{7}{8}$ Lasten, welche die Schwere des Schiffes ausmachen, die von der Potenz à 270 Lasten abgezogen werden mussten.

Zieht man also von 10 Fuss die $2\frac{1}{2}$ Fuss, welche das leere Schiff tief geht, ab, so trägt es auf die übrige $7\frac{1}{2}$ Fuss $208\frac{1}{8}$ Lasten, wieviel trägt es demnach auf einen Fuss Einsenkung der Ladungsfähigkeit?

$7\frac{1}{2} \cdot 208\frac{1}{8}$ x 1 oder $\frac{15}{2} : \frac{1665}{8} = 27\frac{3}{4}$ Lasten auf jeden Fuss Einsenkung.

Beschluss der Central-Commission für die Rheinschifffahrt vom 6ten Februar 1818.

(Die Schiffs-Aiche betreffend.)

Art. 1. Die Verordnung der vormaligen General-Direktion vom 3. Merz 1806 wird für die cubische Vermessung der Schiffe zum Grunde gelegt, und es sollen demnach die in Cöln und Mainz bestandenen Aichanstalten wieder in Gang gebracht werden. Für die Rheinstrecke von Strasburg bis Caub inclusive soll ein Aich-Commissarius und ein Adjunkt zu Mainz, und für die Strecke unterhalb Caub bis an die holländische Grenze ein anderer Commissarius und ein anderer Adjunkt zu Cöln angestellt werden, um die Aichung aller den Rhein befahrenden Fahrzeuge vorzunehmen, die entweder noch gar nicht geaicht waren, oder an denen die Aichscalen unkennbar geworden sind, oder die durch veränderten Bau eine andere Gestalt erhalten haben.

Art. 2. Für die Strecke unterhalb Caub ist Herr Schmoll provisorisch als Commissarius bestellt, und Herr Controleur Vite demselben provisorisch als Adjunkt beigegeben.

Für die Strecke oberhalb Caub wird hiermit Herr Ingenieur-Hauptmann Hock provisorisch als Commissarius bestellt, und Herr Oberlieutenant Pietsch demselben provisorisch als Adjunkt beigegeben.

Art. 3. Das Aich-Personale und dessen Arbeiten stehen unter der Aufsicht der respektiven Rheinschifffahrts-Inspektoren, in deren Hände sie ihren Amtseid abzulegen haben, und das Aichprotokoll soll nicht allein von den Commissarien und den Experten, sondern auch wenigstens von einem Beseher unterschrieben werden.

Art. 4. Vor dem Antritt seiner Funktionen soll gedachtes Aich-Personale sich dahier in Mainz versammeln, und unter der Leitung des Herrn Schmoll, und der Aufsicht des daselbst befindlichen Herrn Inspektors, wenigstens während 14 Tagen Fahrzeuge von verschiedenem Bau und verschiedener Grösse vermessen, und die Scalen berechnen, ferner soll Herr Schmoll sich mit seinen Mitarbeitern über die schik-

lichste Verfahrungsart, die Anzahl der anzuschlagenden Scalen, die Schiffsinscriptionen und Messinstrumenten benehmen, damit die Operationen gleichförmig nach der nämlichen Art und Weise vorgenommen werden können, auch soll ein jeder einzelne von seinen gemachten Proben die Profile der Schiffe sammt den Scalen der Central-Commission vor dem Antritt seiner Funktionen vorzulegen haben.

Art. 5. Nachdem dieses geschehen ist, verfügen besagte Commissarien und Adjunkten sich an ihre Bestimmungsorte, und beginnen unverzüglich ihre Operationen; die Aichung soll auch ausser Cöln und Mainz, in den von den Herrn Inspektoren angewiesenen Haupthäfen, zu bestimmten Zeiten statt finden, und zwar dort unter der Aufsicht des daselbst befindlichen Rheinschifffahrts-Controleur.

Art. 6. Den Schiffseigenthümern steht es frei, ihre Fahrzeuge in denjenigen Haupthäfen des Rheins aichen zu lassen, wo sie binnen den nächsten sechs Monaten sich in Ladung legen, jedoch soll die Aichung binnen der durch den Art. 90 der Convention von 1804 bestimmten Frist von 6 Monaten, sammt der Schiffsinskription statt gefunden haben, vorbehaltlich den Termin, wenn es durchaus nöthig seyn sollte, zu verlängern.

Art. 7. Jedem Aich-Commissär ist vom Tage des Anfangs der Aich-Operationen an, eine Einnahme von 300 Francs monatlich, und jedem Adjunct eine Einnahme von 200 Francs monatlich zugesichert.

Art. 8. Dagegen hat der Aich-Commissarius dem Einnehmer des Erhebungsamtes, wo die Aiche vorgenommen wird, die Liste der geaichten Fahrzeuge sammt dem von den Schiffern zu entrichtenden Betrage zu überliefern, und die Schiffer zur Zahlung an denselben anzuweisen. Der Einnehmer wird auch, wenn die Liste einen geringern Betrag als den der oben besagten Gehälter angäbe, die Emolumente sammt den Kosten der Scalen, Nägel, Klammern, Messinstrumente etc., auf Autorisation des Inspektors, bezahlen und monatlich abrechnen.

Art. 9. Um die Aich-Commissarien und ihre Adjuncten zu grösserem Fleisse aufzumuntern, soll denselben, ausser ihrem fixen Gehalte,

vierteljährig ⅕tel von den, den Schiffern zu Last fallenden Aichkosten für ein jedes von ihnen geaichte Fahrzeug aus der Aichkasse, als Gratifikation auf vorherige Autorisation des Inspektors, zugestanden, und in dem Verhältniss der Anzahl der von einem jeden unter ihnen geaichten Fahrzeuge ausbezahlt werden.

Atr. 10. Auf den Grund dieser Verfügungen ist es den Aich-Angestellten, so wie allen übrigen Rheinschifffahrts-Beamten ausdrücklich unter der conventionsmäsigen Strafe untersagt, das allermindeste, unter was immer für einer Benennung, von den Schiffern anzunehmen.

Art. 11. Die von den Schiffern zu tragenden Aichkosten, sollen nach dem Tarif vom 3. Merz 1806, und den von der vormaligen General-Direktion gegebenen Instruktionen folgendermassen bezahlt werden:

Von einem Fahrzeuge bis zu 200 Zentner Ladungsfähigkeit 3 francs.

200	à	400	 4	—
400	à	800	 6	—
800	à	1200	 9	—
1200	à	1600	 15	—
1600	à	2000	 18	—
2000	à	2500	 21	—
2500	à	3000	 24	—
3000	à	4000	 30	—
4000	à	5000 und darüber	. . 36	—

Die Zahlung der Hälfte der Aichkosten, welche die Uferstaaten tragen, und die der von den Schiffern zu erlegenden Taxe gleich sind, soll aus dem gemeinschaftlichen Fonds derselben, auf Ansicht der Aichverzeichnisse, berichtiget werden.

Die Experten sollen, von Seiten der Schiffer, und die Beseher, von Seiten der Rheinschifffahrts-Verwaltung in strittigen Fällen jedesmal erkennen, ob das Schiff seine Inscription und Aiche nach dem Art. 90 der Convention von 1804 und dem Beschluss der vormaligen General-Direktion vom 3. Merz 1806 richtig habe, oder ob eine neue Aiche, oder

eine Revision derselben, oder auch eine neue Inscription Statt finden müsse.

ART. 12. Die Verwaltungs-Commission ist beauftragt, nach Anhörung der Aich-Commissarien, eine Aich-Instruktion zu entwerfen, und darin alles zu erschöpfen, was jede der dabei angestellten Personen zur Beförderung der Anstalt zu erfüllen hat.

ART. 13. Die Verwaltungs-Commission ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der von ihr, allen Rheinschifffahrts-Beamten mitgetheilt, und öffentlich bekannt gemacht werden soll, beauftragt, und soll der Central-Commission, zu seiner Zeit, darüber umständlich berichten.

Gegeben Mainz in dem Sitzungssaale der Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, den 6. Februar 1818.

Unterschrieben: Die bevollmächtigten Commissarien der Ufer-Staaten.

(Die Fortsezzung folgt.)

VOTE

du Commissaire de Sa Majesté le Roi de Prusse près la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, dicté au Procès-verbal dans la séance du 8 Septembre 1818.

Monsieur le Commissaire des Pays-Bas ayant clos la série des votes au sujet du projet d'une instruction intérimaire par celui, inséré au Protocole de la séance du 16 Juin, le soussigné n'a plus de motif, de différer sa réponse aux objections, faites contre son vote du 27 Février.

Jamais il n'a été question entre les états riverains, de savoir: SI le droit de relâche de Mayence et de Cologne serait aboli, mais seulement, quelle serait l'*époque* de cette abolition? Le soussigné a déclaré très expressément et il repête la déclaration, que ce droit cessera au même jour, où les autres états riverains rempliront le traité de Vienne aussi de leur côté.

La Cour de Berlin persistera immuablement dans ces sentimens, et elle consent, que sa déclaration entre déjà dès-à-présent dans le projet du règlement définitif, et qu'elle soit considérée comme un engagement irrévocable.

La Cour grand-ducale de Hesse a fait connoître les mêmes sentimens par l'organe de son Commissaire, et la persévérance avec laquelle on insiste de différens côtés à ce que cette mesure,

qui, d'après sa nature appartient au règlement définitif, soit effectuée de suite, autorise presque la présomption: qu'après avoir atteint ce but, on ne serait pas éloigné, de rompre les négociations actuelles, ou au moins de les voir s'éterniser avec indifférence; et il serait bien à désirer, que cette supposition ne fut pas confirmée par un concours d'un aussi grand nombre d'autres circonstances.

Il est au moins un fait, que le salut des états de la Confédération germanique ne périclite pas, si un droit de relâche, qui a subsisté pendant des siècles dans une étendue bien plus grande et qui dans les derniers tems a été restreint de plus en plus à l'avantage des états voisins, est levé quelques mois plutôt ou plus tard; et cependant les discussions sur un objet d'une si mince importance, ont enlevé à la Commission centrale plus de tems, qu'il ne lui en aurait fallu, pour terminer ses autres travaux, y compris la rédaction du règlement définitif. Cette remarque seule devrait suffir, à ce qu'il paraît, pour faire sentir la nécessité impérieuse à tous ceux parmi les intéressés, qui voyent dans l'acte de Vienne, quelque chose de plus, que la simple abolition du droit de relâche, de cesser à soutenir une opinion, qui importe si peu à leurs fins et qui d'ailleurs n'est pas fondée.

Chaque fois, où un pacte réciproque peut être rempli simultanément, il est reçu pour condition tacite dans le droit des gens comme entre les particuliers, qu'après avoir reçu son approbation, il doit aussi être exécuté simultanément. Aucune des parties contractantes n'a le droit de prétendre de l'autre, qu'elle soit la première à exécuter les stipulations convenues.

C'est ainsi qu'on a agi de tout tems et encore dans un cas absolument semblable, lors de la Convention de l'octroi du Rhin en 1804.

L'Allemagne, à cette époque ne ferma ses anciens bureaux de péages, qu'au moment, où de son côté la France mit en exécution la Convention, et on tomba d'accord, que le nouvel ordre de choses commencerait le 31.e jour après l'effectuation de l'échange des

ratifications et recevrait de cette manière son exécution simultanément sur tous les points. (Voir les art. 37 à 40 de la Convention de l'octroi du Rhin de 1804.)

Le même principe se trouve décrété dans l'art. 32 de l'acte de Vienne; le seul, dont il est question dans l'espèce, et l'exécution duquel la Commission centrale est appelé à préparer: »lorsque le »règlement (définitif) sera terminé, (porte le Traité en propre »termes,) il sera soumis à la sanction des Gouvernemens riverains »*et ce n'est que lorsque cette sanction aura été donnée*, *que le nouvel* »*ordre de choses pourra commencer et que la Commission centrale* »*pourra entrer dans ses fonctions ordinaires.*«

Donc le nouvel ordre de choses, doit commencer partout simultanément, à moins que le contraire ne se trouve expressément stipulé pour des points particuliers, qui n'influent en rien sur la liberté de la navigation du Rhin. Or, l'abolition du droit de relâche de Mayence et de Cologne appartiennent indubitablement au nouvel ordre de choses.

En conséquence, s'il n'était pas déjà clair en soi même, que la mise en exécution réelle de l'art. 19, qui contient cette mesure, exigerait pour la propre sûreté des états riverains, pour le maintien de leurs péages et douanes actuels, ainsi que pour celui de l'octroi de navigation même, beaucoup plus de dispositions préparatoires, que n'en contient le projet présenté d'une instruction intérimaire; si enfin l'article précité ne liait pas l'abolition du droit de relâche à la *liberté de la navigation sur tout le cours du Rhin*, laquelle cependant ne consiste pas uniquement dans la descente et la remonte des bateaux; la circonstance seule, que les dispositions de l'art. 19 ne se trouvent point exceptés de la règle générale, prescrite par l'art. 32, suffirait pour renvoyer ce point, à l'instar d'autres pour le moins également urgents et importans, au règlement définitif.

Mais on a aussi déjà senti, lorsqu'on s'est occupé de la rédaction de l'instruction intérimaire, qu'à moins de vouloir livrer la

navigation du Rhin à l'arbitraire et à l'anarchie, et d'avanturer les droits de l'octroi, en renversant l'ordre actuel; il fallait quelque chose de plus, que le trait de plume, par lequel le droit de relâche se trouverait aboli; aussi les tentati ves faites jusqu'ici, ne démontrent que trop clairement, combien on est encore éloigné du but proposé. On n'est pas même d'a ccord avec le Gouvernement des Pays-Bas sur les conditions, auxquelles la navigation doit être assujettie réciproquement.

Dans le projet du 30 Août 1817 il fut proposé à ce sujet ce qui suit:

» Mais attendu, qu'aux termes de l'art. 20 de l'acte de Vienne » il doit, *pour obvier aux fraudes, qui pourraient avoir lieu dans » les endroits d'embarquement et de déchargement, être établi une » police règlementaire, et que les dispositions à arrêter à cet » égard, doivent être réservées aux termes de l'art. 27 du dit acte* au » règlement *définitif*, il est arrêté, que les règlemens de navigation » de 1804, actuellement en usage, sont provisoirement maintenus, » *comme l'unique moyen d'allier les différens intérêts du commerce, » des bateliers et du fisc.* «

Ainsi on a reconnu, que l'abolition du droit de relâche rendrait illusoire en grande partie les dispositions, au moyen desquelles la recette de l'octroi se trouve assurée jusqu'ici, que, pour obvier à ce mal, il fallait un nouveau règlement de police pour la navigation, lequel cependant ne pouvait également être introduit que par le règlement définitif; . . . et malgré tout cela, on s'obstinait à vouloir dévancer l'abolition du droit de relâche, non que l'on eut connu un second moyen, pour parer efficacement les suites de cette opération, mais, puisque l'on s'embarassait peu, si de cette manière on échangerait pour un terme indéfini un mal plus grand, pour être quitte d'un moindre.

On proposa, de changer plusieurs dispositions de la Convention de 1804, lesquels changemens n'auraient pas manqué de faire naître des difficultés sans nombre à chaque instant, mais qui pour le reste

n'auraient aboli le droit de relâche que *de nom*, en le laissant subsister *de fait*, à moins de tomber dans la plus manifeste contradiction.

La ville de Francfort jouissait de longue date, *mais seulement pendant la foire*, de quelques franchises, qui furent confirmées par l'art. 10 de la Convention de 1804, » Les franchises des foires de Francfort » *en ce qui concerne les stations de la navigation du Rhin*, continueronts » d'avoir lieu, comme par le passé; « le projet précité de l'instruction intérimaire porte à ce sujet: » *L'art. 10, relativement aux foires de » Francfort est provisoirement maintenu.* « On voulait par conséquent *abolir* en entier *la règle*, en laissant toutes fois subsister *la seule exception à cette même règle.*

Dans la même Convention l'art. 7 est intimément lié avec l'art. 4. Cologne d'après cet art 4 est la station de la navigation entre la Hollande et Mayence, c'est là, où les bateaux doivent être déchargés, et pour ce qui concerne ce déchargement l'art. 7 ordonne:

» Un employé de l'octroi de navigation, commis spécialement » pour cet effet, *assistera aux versemens mentionnés aux art. 4, 5* et » 6. *Il vérifiera les chargemens d'après les manifestes, il constatera » ou fera constater par des peseurs publics le poids des diverses marchandises, autant que besoin sera; il tiendra registre du tout, et » en delivrera un extrait au batelier pour sa décharge.* «

D'après l'art. 14 de l'instruction intérimaire *les 6 premiers articles* de la Convention de 1804 seraient totalement supprimés et par conséquent aussi l'art. 4 Aucun batelier, qui a chargé au-dessous de Cologne, ne serait dès-lors plus tenu, d'y décharger, et nonobstant il est dit à ce même passage de l'instruction: » Les *fonctions de » l'employé, dont fait mention l'art. 7, concernant les chargemens, » la vérification des manifestes et le pesage des marchandises, sont » provisoirement maintenues;* « ce qui suppose, qu'il serait possible, que les marchandises ne fussent pas *déchargées*, à Cologne, mais qu'elles y seraient cependant vérifiées en présence de l'employé, *mises sur les balances publiques et comparées avec le manifeste.*

On n'a pas été plus heureux avec le nouveau projet du 18 novembre 1817, qui à l'exception d'une traduction du Traité de Vienne, ne contient que 6 articles et quelques changemens, faits à la Convention de 1804, et on est aussi peu d'accord sur les dispositions qu'il devait contenir.

Dans le 3.e article on accorde la permission de naviguer, à chaque batelier, *qui possède les qualités à ce requises*, mais on ne *détermine* pas encore ces qualités, et se voit forcé à la fin, de maintenir provisoirement jusqu'à l'émanation des nouveaux règlemens, dont la Commission centrale doit s'occuper incessamment, l'art. 14 de la Convention de 1804, qui porte:

» La navigation du Rhin exigeant beaucoup d'expérience et de » pratique, celle qui a lieu à partir des deux ports de station, est » confiée exclusivement par les hautes parties contractantes à des » *associations de bateliers*, qui seront établies, en vertu de la présente » convention dans les deux ports de Mayence et de Cologne. «

D'après ce même article le batelier doit être propriétaire *d'une embarcation, appropriée à la partie du fleuve qu'il désire exploiter*, et avec cette embarcation il doit avoir la faculté de *naviguer sur tout le cours du fleuve, jusqu'à la mer.*

Dans l'art. 4 du dernier projet, on sent de nouveau la nécessité de prévoir la possibilité, qu'après la suppression effective du droit de relâche ils pourroient naître des désordres dans les chargemens et des fraudes dans le payement des droits, et on convient, que les mesures de police, qui devraient prévenir des abus, ne sont pas encore préparées: et cependant on dispense le batelier de toutes les obligations auxquelles il est assujettie par la Convention de Vienne, disant, qu'il est stipulé: *que les douanes n'auront rien de commun avec les droits de navigation.*

Il y est arrêté de plus, que Cologne et Mayence ne seront plus ports de station, et par suite de cette disposition le propriétaire d'une embarcation ne sera pas contraint lors de son passage, de soumettre son chargement à une vérification matérielle:

1.°

1.° Lorsqu'au lieu du départ, les marchandises ont été vérifiées d'après leur poids, ou

2.° si elles se trouvent dans une embarcation jaugée et chargées de manière qu'il est possible aux visiteurs, de reconnoître leur qualité par le simple coup-d'oeil;

mais il paroit, qu'on n'a pas pensé du tout que de cette manière le batelier peut pendant sa route, charger dans un lieu, et décharger dans un autre des marchandises, pour lesquelles il n'a pas payé les droits. La désignation enfin des ports, *qui se trouvent pourvûs* de la part des Gouvernemens respectifs des établissemens nécessaires pour la vérification des marchandises et de ceux qui ne s'en trouvent *pas encore pourvûs*, reste abandonnée aux pourparlers, peu calmes par fois, entre les employés de l'octroi et les bateliers, en attendant qu'une nouvelle instruction éclaire le monde à ce sujet.

Je n'en dirai pas davantage sur le contenu principal des projets d'instruction intérimaire, qui ont parû jusqu'à présent.

A peine ces projets étaient ils dévenus l'objet des délibérations communes, que M.r le Commissaire des Pays-Bas déclara dans la séance du 7 Janvier 1818, qu'il s'y trouvaient des dispositions, qui s'éloignaient entièrement du traité de Vienne.

Dans la séance du 6 Février il demanda un changement dans la distribution actuelle du tarif, puisqu'il était désavantageux au commerce des Pays-Bas, si on continuait de percevoir sur le Bas-Rhin les droits d'après la Convention de 1804, au lieu d'introduire le tarif d'après les distances; il désapprouva encore quelques autres dispositions, concernant les Beurtvaarten et particulièrement la suppression des art. 25 à 32 et 115 de ladite Convention, qui ont pour objet la repression des fraudes et il termina par ces mots: »Il s'entend du reste, que, si d'une part »la Convention de 1804, modifiée d'après les prescrits de Vienne, »est conservée comme loi commune pour les états des deux rives »du Rhin entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas jusqu'à »la publication du nouveau règlement, qui doit embrasser tout

»le cours du Rhin depuis le point de sa navigabilité jusqu'à la »mer, *le Gouvernement des Pays-Bas continue par contre, à »exercer jusqu'à cette même époque une législation particulière »sur sa partie du fleuve, tant en général que spécialement pour »les objets, réservés par l'art. 27 de l'acte de Vienne, audit »règlement définitif*, sans préjudice de ce que, à charge de »réciprocité réelle, il sera libre à tout batelier du Rhin, dit »conventionnel, et de ses confluens, de naviguer sur tout le »cours du Rhin Néerlandais jusqu'à son embouchure dans la mer.«

Il résulte de ce qui vient d'être exposé, que la question: si le droit de relâche doit cesser *de suite*, ou s'il doit seulement cesser au jour, où le règlement définitif obtiendra force de loi sur le Rhin, est bien loin, d'être la seule qui doit être agitée, en parlant de l'instruction intérimaire. — La dispute ne se trouve pas moins engagée sur la question de savoir: si le Gouvernement des Pays-Bas est en droit, d'exiger une diminution des droits actuels de l'octroi, perçus aux bureaux prussiens, en se réservant par contre la faculté de faire exécuter dans ses parages jusqu'au règlement définitif, tout ce qu'il juge à propos? aussi la majorité de la Commission centrale crût ne pouvoir remplir ce dernier voeu de M.r le Commissaire des Pays-Bas, sans agir contre le traité de Vienne.

A la fin du deuxième projet d'une instruction intérimaire, elle a pensé devoir inviter M.r le Commissaire des Pays-Bas de vouloir bien engager son Gouvernement:

1) de vouloir remettre, en attendant le règlement définitif, le tarif des droits de navigation en Hollande, au taux, où il était lors de la conclusion de la Convention de Vienne sur la navigation;

2) de faire cesser toutes visites des douaniers, tant que les marchandises ne seront pas déchargées, ou déclarées destinées pour l'importation dans l'intérieur du pays;

3) d'ordonner, que les bateliers des Pays-Bas, exerçant la nouvelle navigation, fassent jauger leurs bateaux, se munissent de manifestes, tels qu'ils sont introduits sur le Rhin conventionnel, et qu'ils en fassent preuve au premier bureau de perception du Rhin conventionnel.

4) que les bateliers du Rhin conventionnel ne rencontrent ni directement ni indirectement *aucun empêchement légal* pour recevoir des chargemens en retour; et ces points sont encore bien loin, d'être vuidés, car dans la séance du 6 Février M.r le Commissaire des Pays-Bas répliqua: » que cette invitation est » évidemment étrangère à ce que doit être l'instruction intérimaire » suivant la définition précise, qu'en donne l'art. 31 de l'acte de » Vienne. «

Par une déclaration ultérieure en date du 6 Mars, il revint sur cet objet, et tacha d'écarter quelques unes des objections, qui lui avaient été faites, mais lorsque dans la séance du 26 Juin dernier on demanda une explication plus précise sur le vrai sens de sa dernière déclaration, *il crut devoir se réserver la réponse!*

Est-il possible, de proposer à la Prusse dans cet état des choses, d'abolir de suite le droit de relâche, de diminuer ses droits de navigation au profit du commerce des Pays-Bas, et de s'en rapporter uniquement à la loyauté des bateliers, pour obtenir le payement de ce qui reste encore du residu du tarif après sa réduction, tandis que le Gouvernement des Pays-Bas va jusqu'à refuser même le *transit* de quelques marchandises, — augmente pour d'autres articles arbitrairement les droits, et prend, pour en assurer la perception, toutes les mesures imaginables, — opère chaque année des changemens dans ses lois de douanes, et se réserve la faculté, de continuer sur le même pied, suivant sa convenance jusqu'à la publication du règlement définitif.

Dans l'art. 2 de la Convention de 1814 on a décrété comme principe: » que le Rhin sera toujours considéré sous le rapport » de la navigation et du commerce, comme un fleuve commun entre

» l'Allemagne et la France et que la navigation en sera soumise à » des règlemens communs « et le traité de Vienne avait pour but d'étendre ce principe sur le Bas-Rhin jusqu'à ses embouchures.

Néanmoins le Gouvernement des Pays-Bas, sans se concerter en aucune manière à cet égard avec les autres états riverains, se crut autorisé, de traiter le Rhin sur son territoire, dès l'année suivante, par la loi du 3 Octobre et l'ordonnance royale du 12 Novembre 1816, comme toute autre grande route, et jusqu'à ce moment il n'existe aucune différence entre la route par eau et celle par terre, si non: que l'homme qui, par exemple, veut charger des marchandises à Bruxelles, est bien le maître de les faire conduire par terre jusqu'au Rhin, sans changer de voiture, tandis que celui, qui veut faire transporter les mêmes effets par eau jusqu'à Emmerich, Wesel etc., est forcé de rompre charge et de confier ses marchandises à un autre batelier, dès-ce qu'il touche la Hollande.

Les efforts de la Commission centrale d'obtenir un autre ordre de choses, ont été infructueux jusqu'ici. Le soussigné observa en dernier lieu, combien il était urgent, de fixer enfin le nombre des bureaux de perception à établir sur le territoire des Pays-Bas, la distance de l'un à l'autre et le montant des droits à percevoir à chaque station; mais cette observation resta également sans réponse. Ne serait-il pas bien plus simple et plus prudent, déjà par ce seul motif, de maintenir aussi sur le Rhin allemand l'état actuel jusqu'à ce qu'il sera possible de le remplacer par un règlement définitif complet, mûrement réfléchi et cohérent dans toutes ses parties comme dans son ensemble, en restreignant par contre l'instruction intérinaire à ses vrais limites, en n'y faisant entrer autre chose qu'un *règlement d'ordre*, *pour les employés de l'octroi*, et des points, qui concernent les relations mutuelles.

Si cependant on serait d'avis, que le but serait atteint plus promptement en abandonnant entièrement l'idée, de faire une instruction intérimaire, et voulait s'occuper du règlement définitif;

le soussigné est chargé, d'y prêter également les mains et il ne désire rien aussi vivement, sinon qu'il ne fut pas contraire à MM. ses collègues, les membres de la Commission centrale, de partager de suite entre-eux les travaux, à ce nécessaires.

Vraisemblablement les grandes deffectuosités du projet d'un règlement définitif, qui aussi déjà a été présenté (par l'ancien Directeur-général de l'octroi) n'auront pas échappé à l'attention de MM. mes collègues. A l'exception d'une réimpression sans altération du traité de Vienne, il ne contient absolument rien, de ce qui doit se faire dans les Pays-Bas, et l'intention des puissances contractantes n'a cependant pas été, que dès-ce qu'il serait question des Pays-Bas, la Commission centrale dut se borner à réproduire seulement *la promesse*, faite par ce Gouvernement, de mettre en *exécution*, *sur les autres parties du Rhin seulement*, les changemens reconnues nécessaires, et de croire leur tâche remplie après la publication d'un règlement de ce genre.

Il ne suffit pas, que le traité soit *réimprimé* pour le territoire des Pays-Bas, mais il faut qu'il reçoive son *accomplissement*; et tandis que l'on s'occupera en Hollande par des Commissaires spéciaux, nommés ad hoc, du mesurage des distances des rives, du choix de l'emplacement des bureaux et du calcul de leurs distances respectives, ainsi que du montant des droits à payer à chaque station; la Commission centrale peut faire par d'autres Commissaires des travaux semblables entre Strasbourg et Bâle, en s'occupant elle-même de la rédaction des projets de police, ainsi que des établissemens ou dispositions, dont elle a reconnu la nécessité pendant la durée de ses débats, afin de mettre en harmonie l'intérêt de l'administration de l'octroi de navigation, avec l'abolition prochaine du droit de relâche.

Mais avant, que tout ceci sera achevé, et que le règlement définitif sera sanctionné par tous les états riverains; le droit de relâche ne peut subir une altération.

Les *Etats riverains allemands* ainsi que la France, ont déjà reconnu, que le *Gouvernement des Pays-Bas* n'est pas en droit, d'exiger l'abolition de ce droit avant cette époque et il est impraticable, de le faire cesser au profit de l'un et d'en exclure l'autre.

Il est possible sans doute, de distinguer dans les ports de Cologne et de Mayence les *bateaux* des Pays-Bas d'autres *bateaux*, mais ce qui n'est pas possible, c'est de distinguer la *propriété allemande ou française* de celle *des Pays-Bas;* on serait donc très fondé de présumer de cette demi-mesure, que l'interruption de la navigation en serait la suite, et que chaque bateau *allemand* finirait par être définitivement exclu du Rhin hollandais au moyen de représailles, et qu'à la fin *un troisième point de relâche forcée* serait établi *sur la frontière:* mais personne ne pourra jamais espérer d'en voir naître un résultat désirable et solide; et quant à la sûreté de la perception des droits de navigation, on conçoit, qu'elle serait laissée tout-à-fait de côté.

La prétention, que le droit de relâche devait cesser avant l'émanation du règlement définitif, est également peu fondée dans le traité de Vienne. Cette disposition ne peut, d'après sa nature, devenir l'objet d'un acte, qui ne doit être qu'une instruction *intérimaire pour les employés;* elle appartient en vertu de l'art. 32 à l'époque, où tous les engagemens réciproques seront remplis simultanément et la Prusse n'a pas conclu *deux traités* sur la liberté future de la navigation du Rhin; *l'un* avec la France et les Etats riverains allemands, *sans* restriction quelconque et *l'autre* exclusivement avec les Pays-Bas, *sous la condition expresse*, que la navigation jouirait sur le territoire hollandais de cette même liberté. Il n'a été signé *qu'un seul* traité par tous les Etats riverains, lequel par conséquent doit être exécuté entièrement et dans tous ses points à défaut de quoi, la convention de 1804 continue en attendant de servir de règle.

M^r le Commissaire des Pays-Bas n'a pas raison non plus de se plaindre de cette résolution, car ce qu'il a dit à ce sujet dans sa note du 16 Juin, tend à prouver de deux choses l'une, savoir: ou, que la Prusse, pour satisfaire au traité de Vienne, est tenue de

lever de suite le droit de relâche, sans prendre notion en aucune manière des faits et dire des autres parties contractantes et sans calculer les suites d'un tel pas prématuré; ou, que la législation des Pays-Bas ne contient absolument rien qui pourroit être contraire à ce traité.

Pour prouver le premier point, on pose en principe, que la liberté de navigation, telle qu'elle se trouve définie dans les art. 1 et 19 du traité de Vienne, consiste uniquement en ce qu'il sera libre à chacun, qui seulement se trouve muni d'une autorisation à naviguer sur le Rhin, de monter et de descendre le fleuve, sans être astreint de décharger dans un lieu déterminé quelconque, et que ce but se trouverait déjà atteint par le fait seul de l'abolition du droit de relâche de Cologne et de Mayence.

Mais il est à observer:

1.° que dans cette supposition même, la déclaration de M.r le Commissaire des Pays-Bas du 19 Septembre 1817 serait tout aussi contraire au Traité de Vienne, qu'il prétend que c'est le cas avec la déclaration, de vouloir maintenir le droit de relâche, en attendant la publication du règlement définitif; et en second lieu il paraît, qu'on ne se trompe pas, si on se figure quelque chose de plus de la liberté future de la navigation du Rhin, telle, qu'elle a été stipulée par le traité du 24 Mars 1815 que cette faculté, de se promener sur le Rhin.

Dans sa déclaration précitée du 19 Septembre 1817, M.r le Commissaire des Pays-Bas fit la proposition suivante: »provisoi-»rement et sans conséquence pour l'état définitif des choses, seront »indiqués comme ports de chargement et de déchargement sur le »territoire Néerlandais *ceux des villes d'Amsterdam*, *Rotterdam*, »*Dordtrecht et Utrecht*, sauf à en indiquer d'autres, que l'interêt »du commerce pourra réclamer. Outre ces endroits indiqués, ou à »indiquer à l'avenir; tout chargement ou déchargement est défendu.«

Comment peut-on soutenir d'après ceci, que la demande, de laisser subsister le status quo aux ports de Mayence et Cologne,

qui depuis tant de siècles sont connus, pour être les points de station pour le chargement et le déchargement, se trouve en opposition avec l'état provisoire, qui doit exister jusqu'à la promulgation du règlement définitif entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas?

La liberté de navigation du Rhin ne consiste cependant pas uniquement dans la faculté, de pouvoir décharger où on veut, mais aussi dans la certitude, que les droits de navigation ne seront augmentés arbitrairement sur aucun point du fleuve et personne ne pourra méconnoître, que ce but ne serait aucunement rempli, en se bornant à l'abolition du droit de relâche.

Si M.r le Commissaire des Pays-Bas exige, que des droits, qui ont été levés depuis 1804 aux bureaux les plus voisins de la frontière des Pays-Bas soient diminués au profit du commerce de la Hollande et transférés pour autant sur le Haut-Rhin, on passera aussi par là, du moment où la même justice sera exercée vis-à-vis les sujets allemands dans les Pays-Bas; savoir: que là, on ne percevra également les droits qu'à proportion des distances à parcourir, en conformité des dispositions du traité de Vienne. Il est même très indifférent, que ceci soit expressément prévu par le traité ou non, puisque c'est une condition tacite de tout pacte, par lequel *le contraire* n'a pas été consenti. L'art. 31, que l'on cite à cette occasion, est au moins bien loin de prouver, que l'obligation de rompre charge, doit faire une exception à cette règle; laquelle obligation au reste est exercée avec la même rigueur dans les Pays-Bas qu'à Cologne et à Mayence, malgré qu'on ne lui donne pas le *nom* de relâche forcée.

L'expression »*par les dispositions actuelles*,« qui se trouve dans le pragraphe 31 précité, ne se rapporterait pas nécessairement à l'abolition du droit de relâche, même en consentant, que cette expression dut se rapporter, contrairement à l'usage de la langue, à plusieurs objets hétérogènes.

Ce n'est qu'à ce seul passage, qu'il est question d'une instruction intérimaire à rédiger par la Commission centrale. Ce passage suit immédiatement et sans la moindre interruption après les mots:

» *La*

»*La perception partielle des droits sera substituée à la perception* »*commune*,« et se trouve dans une connexion étroite avec cette disposition. Celui cependant, qui désire appliquer l'expression »*par les dispositions actuelles*« à d'autres objets, n'a pas besoin de rétrogarder de l'art. 31 jusqu'à l'art. 19 et de s'accrocher au droit de relâche; il peut l'appliquer beaucoup mieux aux articles 29 et 30 immédiatement précédents.

La seconde preuve, que M.r le Commissaire des Pays-Bas entreprit de faire, concerne la question à savoir: si les droits de transit qui sont perçus sur le Rhin hollandais en vertu de la loi du 30 Octobre 1816, sont à considérer comme un péage réel, ou seulement comme droits de douane?

M.r le Commissaire des Pays-Bas soutient la dernière opinion et s'il n'est pas dans l'erreur, le procédé de son Gouvernement est entièrement justifié. Mais alors la Prusse, Nassau, la Hesse, la Bavière, Bade et la France n'ont qu'à accepter chacun pour la partie du fleuve, qui se trouve sous leur souveraineté la même loi, soit pour permettre le transit contre un droit pareil, soit pour le prohiber absolument, et peu de mois suffiront alors pour rectifier les idées qu'on a eu jusqu'ici de la liberté de la navigation du Rhin, et pour voir donner à nos vaisseaux une destination toute autre que celle de la navigation.

La disposition de l'art. 22 de l'acte de Vienne: »*Les douanes des états riverains n'ayant rien de commun avec les droits de la* »*navigation*, *elles resteront séparées de la perception de ces derniers*,« sont pour le moins tout aussi applicables à ces états, qu'elles le sont au royaume des Pays-Bas, et quel motif pourrait les empêcher, de suivre la même marche, si M.r le Commissaire Néerlandais a bien interprété le sens de cet article?

Le soussigné trouve peu à observer au sujet de la dernière partie du vote de M.r le Commissaire des Pays-Bas du 16 Juin dernier.

En parlant de *nations* dans son vote du 27 Février, le soussigné n'a pris cette expression que dans l'acception qu'elle a dans l'art. 1.er du traité, où il est dit: » la navigation dans tout le cours du » Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer ... sera » entièrement libre, et ne pourra, *sous le rapport du commerce*, être » interdite à personne, en se conformant aux règlemens, qui seront » arrêtés *pour la police*, d'une manière uniforme pour tous, et aussi » favorable que possible *au commerce de toutes les nations.* »

Il n'y a pas lieu non plus, que qui que ce soit s'inquiète du voeu émis dans la même déclaration: » *que les droits d'entrée et de sortie » soient réglés d'une manière invariable dans les ports maritimes, sans » qu'il soit plus question de défense pour le transit de certains articles » de marchandises.* « Car le soussigné déclare par les présentes, que cet objet n'arrêtera pas un instant nos délibérations sur le règlement définitif pour la navigation du Rhin, aussi peu, que la conclusion et promulgation de cet acte, et il se borne, dans l'état actuel des choses, à adresser à M.r le Commissaire des Pays-Bas la seule question: s'il est autorisé par son Gouvernement de consentir au mesurage des rives du Rhin hollandais, plus à la fixation des bureaux de perception à établir, et que leurs distances respectives soient déterminées enfin à l'établissement du tarif de la Convention de 1804, en remplacement de tous les droits actuellement existans, ceux de transit compris?

Le Chevalier JACOBI.

I n h a l t.

Fortsezzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(VI. Heft.)

Seite.

XLIV. Oberländisches Weser-Schifffahrts-Regulativ, so wie solches von den dazu bevollmächtigten Deputirten des Bremer und Oberländischen Handels-Standes verabredet und beschlossen, auch nachher von den grössern Bremer und Oberländischen Handels-Deputationen genehmigt worden ist. (Beschluss.) . 322

XLV. Ueber die Tendenz der Wiener Akte, die Freiheit der Rheinschifffahrt betreffend und den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen bei der Central-Rheinschifffahrts-Commission. (Eingesandt den 1. Juli 1818.) . . 341

XLVI. Anträge und Bemerkungen über Versendung englischer Zucker über Bremen 347

XLVII. Bemerkungen über die auf dem Rheine, der Convention von 1804 gemäss, eingeführte Schiffsaiche. 354

XLVIII. Vote du Commissaire de S. M. le Roi de Prusse près la Commission-Centrale pour la navigation du Rhin dicté au procès-verbal de la séance du 8. Septembre 1818.

XLIX.

Votum des Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von Preussen, bei der Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten zum Protokoll der Sitzung vom 8. September 1818.

Da nun auch der Königlich Niederländische Herr Commissair, in der Sitzung vom 16. Juni, sich über den Entwurf der interimistischen Instruktion geäussert hat, so nimmt Unterzeichneter keinen Anstand, auf die Einwürfe zu antworten, die seiner Abstimmung vom 27. Februar entgegengesetzt werden.

Unter den Rheinuferstaaten war niemals die Frage: *ob*, sondern nur: *wenn* das Umschlagsrecht zu Cöln und Mainz eingestellt werden soll. Unterzeichneter hat ausdrücklich erklärt, und wiederholt es nochmals, dass es zu *Cöln* an eben dem Tage aufhören soll, wo auch die übrigen Uferstaaten den Wiener Vertrag erfüllen werden.

Der Königlich Preussische Hof wird auf diesen Gesinnungen unabänderlich beharren, und giebt es zu, dass seine Erklärung schon jetzt in den Entwurf des Definitiv-Reglements aufgenommen, und als eine unwiderrufliche Zusage betrachtet werde.

Gleiche Gesinnungen hat der Grossherzoglich Hessen-Darmstädt'sche Hof durch seinen Herrn Abgeordneten bei der Central-Commission geäussert, und die Beharrlichkeit womit man verschiedentlich darauf besteht, dass diese, ihrer Natur nach zum Definitivreglement gehörige

Massregel sogleich schon ergriffen und ausgeführt werde, berechtigt beinahe zur Vermuthung, als sey man nicht ungeneigt, wenn nur dieser Zweck erreicht sey, die bisherigen Unterhandlungen abzubrechen, oder ihrer Verewigung doch gleichgültig zuzusehen. Möchte nur diese Vermuthung sich nicht durch einen Zusammenfluss so vieler andern Umstände bestätigen!

Das Heil der deutschen Bundesstaaten kann wenigstens nicht davon abhängen, ob das Umschlagsrecht, das Jahrhunderte lang in einem viel grössern Umfange bestanden hat, und in den neuesten Zeiten zum Vortheile benachbarter Staaten immer mehr und mehr eingeschränkt worden, um einige Monate früher oder später ganz aufhöre, und die bisherigen Verhandlungen über diesen unbedeutenden Gegenstand haben der Central-Commission schon mehr Zeit geraubt, als die Vollendung ihrer übrigen Arbeiten und die Abfassung des Definitivreglements erfodert hätten. Sollte nicht schon aus dieser einzigen Ursache das Interesse aller Betheiligten, die in dem Wiener Vertrag etwas mehr als die Aufhebung des Umschlagsrechts sehen, gebieterisch erheischen, dass sie auf eine Behauptung Verzicht thun, die für ihre Zwecke so gleichgültig ist und ohnehin keinen Grund hat.

So oft ein gegenseitiger Vertrag sich von allen Betheiligten gleichzeitig erfüllen lässt, wird es, im Völkerrechte, wie unter Privatpersonen, als eine stillschweigende Bedingung angenommen, dass er nach erfolgter Genehmigung in der That auch gleichzeitig erfüllt werde. Keiner der kontrahirenden Theile hat das Recht, von dem andern zu fodern, dass er mit der Erfüllung vorangehe.

So handelte man von jeher, und noch im Jahre 1804, in einem durchaus ähnlichen Falle, bei der damaligen Uebereinkunft über das Rheinschifffahrts-Oktroi.

Deutschland liess bei dieser Gelegenheit seine alten Zölle nicht eingehen, ehe Frankreich auf seiner Seite die Convention erfüllte; man vereinigte sich, dass die neue Ordnung der Dinge am 31sten Tage nach

erfolgter Auswechselung der Ratifikationen, und also überall zu gleicher Zeit eintreten sollte. Art. 37 - 40 der Rheinschifffahrts-Convention v. J. 1804.

In dem 32sten Art. des Wiener Vertrags, wovon hier einzig die Rede ist, und zu dessen Vollziehung die Central-Commission die erfoderlichen Vorbereitungen treffen soll, ward eben dieser Grundsatz ausgesprochen. „Lorsque le réglement (definitif) sera terminé," sind die eigenen Worte des Vertrags, „il sera sommis à la sanction des gouvernemens riverains, *et ce n'est que lorsque cette sanction aura été donnée*, *que le nouvel de choses*, *pourra commencer*, *et que la commission-centrale pourra entrer dans ses fonctions ordinaires.*"

Die neue Ordnung soll überall zu gleicher Zeit eintreten, in so fern nicht bei einzelnen Nebenbestimmungen, die zur Freiheit der Rheinschifffahrt nichts beitragen, das Gegentheil festgestellt ist. Zu der neuen Ordnung der Dinge gehört aber unstreitig die Aufhebung des Umschlagsrechts zu Cöln und Mainz.

Wäre es also nicht an und für sich schon ganz einleuchtend, dass die wirkliche Vollstreckung des 19ten Artikels, der diese Verfügung enthält, zur eigenen Sicherheit der Uferstaaten, zur Aufrechthaltung ihres bisherigen Zoll- und Mauthsystems und des Rheinschifffahrts-Oktroi selbst, viel mehr Vorbereitungen erfordert, als in dem bisherigen Entwurfe einer interimistischen Instruktion getroffen sind, wäre nicht selbst im 19ten Artikel die Aufhebung des Umschlagsrechts *mit der Freiheit des ganzen Rheinstroms*, die doch nicht blos im Auf- und Abfahren der Schiffe besteht, in Verbindung gesetzt, so würde der Umstand allein, dass dessen Bestimmungen von der im 32sten Art. ausgedrückten Regel nirgendwo ausgenommen sind, schon hinreichen, um diesen Punkt gleich andern wenigstens eben so wichtigen und dringenden Gegenständen, in das Definitivreglement zu verweisen.

Man hat aber schon bei der Abfassung der interimistischen Instruktion gefühlt, dass wenn anders bei der Rheinschifffahrt nicht ungebun-

dene Willkühr und Anarchie, statt der bisherigen Ordnung eintreten, und das Oktroi selbst gefährdet seyn soll, hier etwas mehr erforderlich sey, als ein einziger Federzug, womit man das Umschlagsrecht aufhebt, und die Versuche, die man bis hiehin gemacht hat, zeigen nur allzudeutlich, wie weit man noch von dem Ziele entfernt sey, das man sich vorstekte. Selbst mit der Niederländischen Regierung ist man über die Bedingungen, woran die Schifffahrt gegenseits gebunden seyn soll, nicht einverstanden.

In dem Entwurfe vom 30. August 1817 ward desshalb in Vorschlag gebracht.

> Mais attendu, qu'aux termes de l'art. 20 de l'acte de Vienne, il doit, *pour obvier aux fraudes, qui pourroient avoir lieu dans les endroits d'embarquement et de déchargement, être etabli une police réglementaire, et que les dispositions à arrêter à cet égard doivent être reservées, aux termes de l'art. 27 du dit acte, au réglement définitif*, il est arrêté, que les réglemens de navigations de 1804, actuellement en usage, sont provisoirement maintenus, *comme l'unique moien d'allier les différens intérêts du commerce, des bateliers et du fisc.*

Man erkannte also, dass die Aufhebung des Umschlagerechts die bisherigen Anstalten zur Erhebung und Sicherung des Rheinschifffahrts-Oktroi gutentheils vereiteln würde, dass zur Abwendung dieses Uebels neue Polizeiverordnungen erforderlich seyen, dass aber diese nur im Definitivreglement ihre Stelle einnehmen könnten, und dennoch wollte man durchaus mit der Aufhebung voraneilen, nicht als hätte man ein zweites Mittel gekannt, diesen Folgen mit Nachdruck zu begegnen, sondern weil man darauf nicht achtete, dass man auf diese Weise ein grösseres Uebel, gegen ein geringeres, auf unbestimmte Zeit eintauschen würde.

Man brachte bei verschiedenen Bestimmungen der Convention vom Jahre 1804 Veränderungen in Vorschlag, die zwar jeden Augenblick

zu unendlichen Streitigkeiten Anlass geben, sonst aber entweder das Umschlagrecht nur dem Namen nach aufheben und die Sache bestehen lassen, oder sich offenbar widersprechen würden.

Frankfurt hatte, durch eine besondere Ausnahme von der Regel schon in frühern Zeiten, *aber nur während der Messe*, einige Freiheiten, die im 10ten Art. der Convention ihre Bestätigung erhielten. *Les franchises des foires de Francfort, en ce qui concerne les stations de la navigation du Rhin, continueront d'avoir lieu, comme par le passé*, und in dem angeführten Entwurfe der interimistischen Instruktion ward deshalb verfügt: *l'art.* 10 *relativement aux foires des Francfort, est provisoirement maintenu.* Die *Regel* sollte also *ganz aufgehoben*, aber eine *einzige Ausnahme von dieser Regel beibehalten werden.*

In derselben Convention steht der 7te Art. mit dem 4ten in genauer Verbindung. Cöln soll nach dem 4ten Art. die Schifffahrts-Station zwischen Holland und Mainz seyn, dort sollen die Schiffe ausgeladen werden, und der 7te Art. verordnet über diese Ausladung: „un employé de l'octroi de navigation, commis spécialement pour cet effet, *assistera aux versemens mentionnés aux articles* 4, 5 *et* 6. *Il verifiera les chargemens d'après les manifestes, il constatera ou fera constater par des peseurs plublics le poids des diverses marchandises, autant que besoin sera: il tiendra registre du tout, et en délivrera un extrait au batelier pour sa décharge.*"

Nach dem 14ten Art. der interimistischen Instruktion sollen die *sechs ersten Artikel* der Convention v. J. 1804, *mithin auch der 4te ganz wegfallen.* Kein Schiffmann, der unterhalb Cöln geladen hat, wäre also verbunden dort auszuladen, und doch heisst es an eben dieser Stelle der Instruktion: *les fonctions de l'employé*, dont fait mention l'art. 7, concernant *les chargemens, la vérification des manifestes, et le pesage des marchandises, sont provisoirement maintenues.* Und so würden künftig die Waaren in dem Hafen zu Cöln *zwar nicht ausgeladen*,

gleichwohl in Gegenwart der Zollbeamten untersucht, *auf die Wage gelegt und mit dem Manifest verglichen.*

Bei dem neuen Entwurf vom 18. November 1817, der ausser einer Uebersetzung des Wiener Vertrags nur sechs Artikel und einige Veränderungen an der Convention v. J. 1804 enthält, war man nicht glücklicher, und über die Bestimmungen, die er enthalten soll, ist man eben so wenig einverstanden.

Im 3ten Art. wird die Erlaubniss zu fahren jedem Schiffer gestattet, *der die erforderlichen Eigenschaften dazu besitzt:* — welche Eigenschaften? — lässt man noch unbestimmt, und sieht zuletzt sich genöthigt, bis zum Erscheinen der neuen Verordnungen, womit die Central-Commission sich unverzüglich beschäftigen soll, den 14ten Art. der Convention vom Jahr 1804 provisorisch beizubehalten, worin es heisst: la navigation du Rhin, exigeant beaucoup d'expérience et de pratique, celle, qui a lieu à partir des deux parts de Station, est confiée exclusivement par les hautes parties contractantes à des associations de bâteliers qui seront établies, en vertu de la présente convention, dans les deux ports de Mayence et de Cologne.

Der Schiffer soll nach eben diesem Artikel Eigenthümer *eines für die Stromstrecke die er befahren will, geeigenschafteten Fahrzeuges seyn*, und damit soll es ihm freistehen, *auf dem ganzen Rheinstrome bis an's Meer zu fahren.*

Im 4ten Art. des neuen Entwurfes glaubt man es wiederum nicht verkennen zu dürfen, dass, nach erfolgter Aufhebung des gezwungenen Umschlags, Unordnungen bei den Ladungen und Unterschleife bei Entrichtung der Gebühren entstehen können, und man gesteht es sich ebenfalls, dass die polizeilichen Verordnungen, welche diesen Missbräuchen zuvorkommen sollen, bis jetzt nicht vorbereitet sind; man erlässt nichts destoweniger dem Schiffmanne alle Verbindlichkeiten, welche die Convention vom Jahre 1804, Art. 25 - 32 zur Sicherheit der Mauthabgaben ihm auferlegt, auf den Grund, dass in der Wiener Congressakte be-

stimmt ist, *dass die Mauthen mit den Schifffahrtsgebühren nichts gemein haben sollen.*

Cöln und Mainz sollen endlich keine Stationshäfen mehr seyn, und eben daher soll auch der Eigenthümer eines Fahrzeuges bei seiner Vorbeifahrt nicht gezwungen werden, seine Ladung einer materiellen Verifikation zu unterwerfen, wenn entweder 1tens) die Waaren schon am Orte der Einladung nach dem Gewichte verificirt, oder 2tens) in einem geaichten Fahrzeuge so verladen sind, dass es den Besehern möglich ist, schon durch den blossen Augenschein die Gattung derselben zu erkennen, man scheint aber gar nicht geachtet zu haben, dass auf diese Weise der Schiffer, während er auf der Reise begriffen ist, an einem Orte einnehmen, und am andern wieder absezzen kann, was er gar nicht verzollt hat. Welches endlich die Orte seyen, worin die zur Verifikation der Güter nothwendigen Einrichtungen von Seiten der resp. Regierungen schon getroffen sind oder nicht? bleibt den, nicht allemal sehr gelassenen Verhandlungen zwischen Zollbeamten und Schiffern so lange hingegeben, bis das Publikum hierüber durch eine neue Instruktion näher belehrt wird.

So viel nur von dem wesentlichen Inhalt der bis jetzt zum Vorschein gekommenen interimistischen Instruktionen. Sie waren kaum ein Gegenstand der gemeinschaftlichen Berathungen geworden, als der Königlich Niederländische Commissär in der Sitzung vom 7. Januar 1818 erklärte, es seyen darin Bestimmungen enthalten, die sich von dem Wiener Vertrag durchaus entfernen. In der Sitzung vom 6. Februar verlangte er eine Abänderung in der bisherigen Vertheilung des Tarifs, weil es dem Niederländischen Handel nachtheilig sey, wenn man am Niederrhein noch länger fortführe, die Zollgebühren nicht nach der Uferlänge, sondern nach der Convention v. J. 1804 zu erheben; er missbilligte einige andere Verfügungen über die Beurtfahrten, insbesondere aber die Abschaffung der in der eben gedachten Convention Art. 25–32 und 115, zur Abwendung des Schleichhandels getroffenen Massregeln, und

erklärte zuletzt: Il s'entend du reste que, si d'une part la convention de 1804, modifiée d'après les prescrits de Vienne; est conservée comme loi commune pour les états des deux rives du Rhin entre Strasbourg et les frontieres des Pays-Bas, jusqu'à la publication du nouveau réglement qui doit embrasser tout le cours du Rhin depuis le point de sa navigabilité jusqu'à la mer, *le gouvernement des Pays-Bas continue par contre à exercer, jusqu'à cette même époque une législation particulière sur sa partie du fleuve, tant en général, que spécialement pour les objets reservés par l'art.* 27 *de l'acte de Vienne, au dit réglement définitif,* sans préjudice de ce que, à charge de réciprocité reelle, il sera libre à tout bâtelier du Rhin, dit *conventionnel*, et des ses confluens de naviguer sur tout le cours du Rhin Neerlandois jusqu'à son embouchure dans la mer.

Die Frage: ob das Umschlagsrecht *sogleich* eingestellt werden soll, oder erst an dem Tage, wo das Definitivreglement gesetzliche Kraft auf dem Rheinstrome erhalten wird, ist also bei weitem nicht die einzige, welche bei der interimistischen Instruktion in Betracht kommt. Ob die Niederländische Regierung berechtigt sey, eine Verminderung der bisherigen Oktroi-Gebühreu auf den Preussischen Zollstationen zu fordern, sich hingegen auf ihrem eigenen Gebiete jede willkührliche Verfügung bis zum Definitivreglement vorzubehalten, darüber wird gleichfalls gestritten, und selbst die Mehrheit der Central-Commission glaubte diesen letztern Wunsch des Niederländischen Herrn Bevollmächtigten nicht befriedigen zu können, ohne dem Wiener Vertrag entgegen zu handeln.

Am Schlusse des zweiten Entwurfs einer interimistischen Instruktion glaubte sie den Niederländischen Herrn Commissär einladen zu müssen, *dass er seine Regierung vermögen wolle:*

1) bis zur definitiven Verordnung den Tarif der Schifffahrts-Gebühren in Holland wieder auf den Fuss zu setzen, auf welchem derselbe beim Abschaffen der Wiener Convention gestanden hat;

2) alle Untersuchung der Schiffe durch Mauthbeamten, so lange die Waaren nicht ausgeladen oder zur Einfuhr in's Innere des Landes erklärt worden sind, aufhören zu lassen;

3) den Niederländischen Sciffern, welche die neue Schifffahrt betreiben wollen, zu befehlen, dass sie ihre Fahrzeuge aichen lassen, sich jedesmal mit Manifesten versehen, und sich auf dem ersten Erhebungsamte des konventionellen Rheins gehörig darüber ausweisen;

4) dass den Schiffern des konventionellen Rheins weder mittel- noch unmittelbar *einige Hindernisse* in den Weg gelegt werden, um Rückfracht zu erhalten,

und diese Punkte sind bei weitem noch nicht erledigt. In der Sitzung vom 6. Febr. 1818 erwiederte der Niederländ. Herr Commissär darauf: „que cette invitation est évidemment étrangère à ce que doit être l'instruction intérimaire suivant la définition précise qu'en donne l'art. 31 de Vienne."

Durch eine weitere Erklärung vom 6. Merz kam er auf diesen Gegenstand zurück, und bemühte sich, einige ihm gemachte Einwürfe zu beseitigen. Als man indess in der Sitzung vom 26. Juni über den eigentlichen Sinn seiner letzten Erklärungen nähere Auskunft verlangte, glaubte er, *die Antwort sich vorbehalten zu müssen!*

Wie könnte man unter diesen Umständen der Königl. Preussischen Regierung noch zumuthen, dass sie das Umschlagsrecht gleich aufhebe; zum Vortheil des Niederländischen Handels ihre Zölle am Niederrhein vermindere, und bei der Erhebung desjenigen, was nach dieser Reduction des Tarifs noch übrig bleibt, der Redlichkeit der Schiffer sich lediglich anvertraue; während die niederländische Regierung einigen Waaren sogar den *Transit* versagt, bei andern die Abgabe nach Willkühr erhöht, und um sich ihrer zu versichern, alle erdenkliche Massregeln ergreift; mit ihrem Zollwesen jedes Jahr Veränderungen vornimmt, und die Befugniss sich vorbehält, bis zur Verkündigung des definitiven Reglement, nach eigenem Gutfinden auf diesem Fuss fortzufahren.

In dem 2ten Art. der Convention vom Jahre 1804 wurde als Grundsatz aufgestellt: que le Rhin sera toujours considéré, sous le rapport de la navigation et du commerce, comme un fleuve commun entre l'Allemagne et la France, et que la navigation en sera soumise à des réglemens communs, und der Wiener Vertrag hatte zum Zweck, ihn auf den Niederrhein bis an dessen Mündungen auszudehnen. Ohne die mindeste Rücksprache mit den übrigen Uferstaaten glaubte gleichwohl die Niederländische Regierung schon im folgenden Jahre, durch das Gesetz vom 3. Oktober und die Königliche Verordnung vom 12. November 1816 den Rheinstrom auf ihrem Gebiete, wie jede Landstrasse behandeln zu können, und bis diesen Augenblick besteht unter beiden nur noch der einzige Unterschied, dass wer z. B. Waaren in Brüssel aufladen will, sie zwar zu Lande bis auf den Rhein führen kann, ohne den Frachtwagen zu wechseln; wer hingegen dieselbe Ladung zu Wasser nach Emmerich, Wesel u. s. w. zu führen gedenkt, in Holland ausladen und seine Waaren einem andern Schiffmanne anvertrauen muss.

Bis dahin hat die Central-Commission sich vergeblich bemüht, hierin eine Aenderung zu erwirken. Unterzeichneter bemerkte zuletzt, wie nöthig es sey, endlich einmal die Anzahl der Erhebungsämter, die zufolge des Wiener Traktates auf dem Niederländischen Gebiete angelegt werden sollen, die Entfernung des einen von dem andern und den Betrag der an jeder Station zu erhebenden Gebühren zu bestimmen, aber auch diese Bemerkung blieb unbeantwortet. Sollte es nicht schon aus dieser einzigen Ursache viel einfacher und rathsamer seyn, auch auf dem deutschen Rheine den bisherigen Zustand so lange aufrecht zu halten, bis es möglich seyn wird, durch ein vollständiges, in seinen einzelnen Theilen und in seinem ganzen Zusammenhange durchdachtes Definitivreglement ihn zu ersetzen, die interimistische Instruktion hingegen auf das, was sie ihrer Natur nach *als Instruktion für die Zollbeamten* seyn soll, und auf die innern Angelegenheiten der übrigen Uferstaaten zu beschränken?

Glaubt man aber auch, dass es geschwinder zum Zwecke führen wird, wenn man den Gedanken an eine interimistische Instruktion ganz aufgiebt, und sich ausschliesslich mit der Abfassung eines Definitivreglement beschäftiget, so hat Unterzeichneter den Auftrag, auch hiezu die Hände zu bieten. Er wünscht nichts so sehr, als dass es seinen Herrn Collegen, den Mitgliedern der Central-Commission, nicht entgegen seyn möge, die hiezu erforderlichen Arbeiten sogleich unter sich zu vertheilen.

Die grossen Mängel des bisherigen Entwurfes, der auch hierüber schon (durch den vormaligen General-Direktor der Oktroi) vorgelegt ist, haben sie wahrscheinlich schon wahrgenommen. Von allem, was in den Niederlanden geschehen scll, enthält er nichts, als eine neue, unveränderte Auflage des Wiener Traktats, und die Absicht der an diesem Vertrag theilnehmenden Mächte war es doch wohl nicht, dass die Central-Commission, sobald von den Niederlanden die Rede seyn würde, sich hierauf beschränken, das von dieser Regierung gethane *Versprechen* nur erneuern, auf dem übrigen Theile des Rheins allein, die nöthig gefundenen Veränderungen *ausführen* und nach der Verkündigung eines solchen Reglement, ihre Geschäfte als geendigt ansehen sollte.

Auch auf dem Niederländischen Gebiete soll der Vertrag nicht bloss auf's neue *abgedruckt*, sonderr in *Vollzug* gesetzt werden, und während man sich dort mit Ausmessung der Ufer, mit der Auswahl der künftigen Zollstationen und mit der Berechnung ihrer gegenseitigen Entfernung und der auf jeder Zollstätte zu zahlenden Oktroi-Gebühren, durch eigends dazu ernannte Commissarien, beschäftigen wird; kann die Central-Commission gleiche Arbeiten zwischen *Basel* und *Strasburg* von andern Commissarien vornehmeu lassen; diejenigen Polizei-Verordnungen hingegen selbst entwerfen und die Anstalten in Vorschlag bringen, die sie in ihren bisherigen Verhandlungen für nothwendig angesehen hat, um das Interesse der Zollverwaltungen mit der bevorstehenden Aufhebung des Umschlagsrechts zu vereinigen.

Bis dieses alles vollbracht, und das Definitivreglement die Genehmigung aller Uferstaaten erhalten hat, lässt sich aber auch mit dem Umschlagsrechte, keine Veränderung vornehmen.

Die *deutschen Uferstaaten* haben, so wie Frankreich, schon anerkannt, dass die *Niederländische Regierung* nicht berechtigt sey, die Aufhebung dieses Rechts früher zu verlangen. Sie zum Vortheile des Einen eintreten zu lassen, und den Andern davon auszuschliessen, ist aber unmöglich.

Niederländische *Schiffe* lassen sich zwar in den Häfen von Cöln und Mainz von andern *Schiffen*, aber nicht *deutsches* oder *französisches Eigenthum* von dem *Niederländischen* unterscheiden; und so hätte man zwar von dieser halben Massregel zu erwarten, dass hiedurch die *Schifffahrt* unterbrochen, jedes *deutsche Schiff* von dem Niederländischen Rheine durch Repressalien vollends ausgeschlossen, und zuletzt ein *dritter Umschlag auf der Grenze* eingeführt würde; etwas Gutes und Dauerhaftes wird sich aber Niemand hiervon versprechen. Für die *Sicherheit der Zollerhebungen* würde ohnehin gar nicht dadurch gesorgt seyn.

In dem Wiener Traktat ist die Forderung, dass das Umschlagsrecht schon vor dem Definitivreglement eingestellt werde, eben so wenig gegründet. Diese Verfügung kann ihrer Natur nach nicht der Gegenstand einer *blossen interimistischen Instruktion für Zollbeamte* werden; sie gehört nach dem 32ten Art. in den Zeitpunkt, wo alle gegenseitige Zusagen auf einmal in Erfüllung übergehen sollen, und Preussen hat über die künftige Freiheit der Rheinschifffahrt *nicht zwei Verträge*, den Einen mit Frankreich und den deutschen Uferstaaten *ganz unbedingt*; den Andern hingegen mit den Niederlanden *allein*, unter *Bedingung* geschlossen, dass die Schifffahrt, auf dem Niederländischen Gebiete, gleicher Freiheit geniessen soll. Unter allen Uferstaaten ist nur ein einziger Vertrag zu Stande gekommen, der also ganz und in allen Stücken vollstreckt werden muss, oder es hat bis dahin bei der Convention v. J. 1804 sein Bewenden.

Der *Königlich Niederländische Herr Commissär* kann sich eben so wenig über diese Entschliessung beschweren: Was er in seiner Note vom 16. Juni desshalb angeführt hat, soll entweder beweisen, dass Preussen, um dem Wiener Traktat ein Genüge zu leisten, das Umschlagsrecht sogleich aufheben müsse, ohne auf das Benehmen der übrigen Contrahenten einige Rücksicht zu nehmen, und ohne die Folgen eines so voreiligen Schrittes zu berechnen, oder dass die Niederländische Gesetzgebung durchaus nichts enthalte, was diesem Vertrag zuwider seyn könnte.

Um den ersten Beweis zu liefern, stellt man als Grundsatz auf, dass die Freiheit der Rheinschifffahrt, wie sie im 1ten und 19ten Art. des Wiener Vertrags festgestellt wird, nur darin bestehe, dass es jedermann, der nur sonst auf dem Rheinstrome zu fahren berechtigt ist, unbenommen seyn soll, auf- und abzufahren, ohne an irgend einem bestimmten Orte ausladen zu müssen; und dieser Zweck würde schon dadurch erreicht, dass man das Umschlagsrecht zu Köln und Mainz ohne weiteres einstellte.

Einmal würde aber, selbst in dieser Voraussetzung, die Erklärung des Niederländischen Herrn Commissärs vom 19. September 1817 dem Wiener Traktat eben so zuwider seyn, als er dieses von der einstweiligen Beibehaltung des Umschlagsrechts bis zur Verkündigung des Definitivreglements, behauptet; und dann scheint es doch wohl, dass man von der künftigen Freiheit der Rheinschifffahrt, wie sie durch den Vertrag vom 24. Merz 1815 bestimmt ist, sich etwas *anderes* vorstellen muss.

In der Erklärung vom 19. September 1817, machte der Niederländische Herr Commissär den Vorschlag: „Provisoirement et sansconséquence pour l'état définitif des choses, seront indiqués comme ports de chargement et de déchargement sur le territoire Neerlandois, *ceux de villes d'Amsterdam*, *Rotterdam*, *Dortrecht et Utrecht*, sauf à en indiquer d'autres que l'intérêt du commerce pourra réclamer. *Outre*

ces endroits indiqués, ou à indiquer à l'avenir, tout chargement ou déchargement est défendu." Wie könnte es also mit dem provisorischen Zustande, der von Strasburg bis an die Grenzen des Niederländischen Gebietes bis zur Verkündigung des Definitivreglement Statt haben soll, mehr im Widerspruche stehen, wenn man es auf dem conventionellen Rhein bei den Häfen von Mainz und Cöln belässt, die so viele Jahrhunderte lang als Ein- und Ausladungs-Stationen bekannt sind.

Die Freiheit der Rheinschifffahrt besteht indess nicht blos in der Willkühr beim Ausladen, sondern auch in der Versicherung, dass die Schifffahrts-Gebühren auf keinem Theile des Stromes, willkührlich erhöht werden dürfen, und es lässt sich doch nicht verkennen, dass dieser letztere Zweck durch die Aufhebung des Umschlagsrechts allein, nicht erreicht wird.

Verlangt der Niederländische Herr Commissär, dass Zölle, die seit dem Jahre 1804 auf den zunächst an die Niederlande grenzenden Stationen erhoben wurden, zum Vortheile des Niederländischen Handels vermindert und insoweit nach dem Oberrheine verlegt werden, so soll auch dieses geschehen, sobald deutschen Unterthanen in den Niederlanden gleiche Gerechtigkeit wiederfährt, und auch dort die Zollabgaben, dem Wiener Vertrage gemäss, nur nach der Uferlänge erhoben werden. Ob es in dem Vertrage ausdrücklich bestimmt sey oder nicht, dass beides gleichzeitig geschehen muss, bleibt sogar gleichgültig, weil diess ohnehin schon als eine stillschweigende Bedingung eines jeden Vertrags angesehen werden muss, insofern nicht das Gegentheil zugesagt worden, und der §. 31. des Wiener Traktates, worauf man sich desshalb bezieht, beweisst sicher nicht, dass wenigstens das *Umschlagsrecht*, das in den Niederlanden eben so strenge, als in Cöln und Mainz ausgeübt wird, obgleich man ihm diesen *Namen* nicht beilegt, hiervon eine Ausnahme machen sollte.

Der in diesem §. vorkommende Ausdruck: *par les dispositions actuelles*, wenn er, dem Sprachgebrauche zuwider, auch mehrere ganz verschiedene Bestimmungen durchaus andeuten müsste, würde darum nicht nothwendig sich auf die Abschaffung des Umschlagsrechts beziehen.

Nur an dieser einzigen Stelle wird einer von der Central-Commission abzufassenden interimistischen Instruktion erwähnt. Sie folgt unmittelbar und ohne einige Unterbrechung nach den Worten: *la perception partielle des droits sera substituée à la perception commune,* und steht damit in genauer Verbindung. Wer aber mehrere damit verwandte Bestimmungen zu kennen wünscht, um den Ausdruck: *par les dispositions actuelles* auch auf andere Verfügungen beziehen zu können, hat darum nicht nöthig, bis auf den 19ten Art. zurück zu treten, und auf das Umschlagsrecht zu verfallen, er findet sie schon in den unmittelbar vorhergehenden Artikeln 29 u. 30.

Der zweite Beweis, den der Niederländische Herr Commissär zu führen unternahm, betrifft die Frage: ob die Transit-Gebühren, die zufolge des Gesetzes vom 3. Oktober 1816 auf dem Niederländischen Rheinstrome erhoben werden, als eigentliche Zölle, oder nur als eine Mauthabgabe, droits de douanes, angesehen werden müssen.

Der Niederländische Bevollmächtigte behauptet das letztere, und irret er nicht, so ist allerdings das Verfahren der Niederländischen Regierung vollkommen gerechtfertigt. Dann aber haben Preussen, Nassau, Hessen-Darmstadt, Baiern, Baden und Frankreich, jeder für den unter ihrer Souverainität stehenden Theil des Rheinstroms, dasselbe Gesetz nur anzunehmen, und nach eigenen Ansichten entweder für eine ähnliche Abgabe den Transit durch ihr Gebiet zu erlauben, oder durchaus zu verbieten, und wenige Monate werden alsdann schon hinreichen, um die bisherigen Ideen von der Freiheit der Rheinschifffahrt zu berichtigen, und unsere Rheinschiffe hingegen zu einem ganz andern Zwecke als den der Schifffahrt bestimmt zu sehen.

Für diese Staaten gilt wenigstens eben so gut als für das Königreich der Niederlande, die Bestimmung des 22ten Artikels des Wiener Traktates: „les douanes des états riverains, n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, elles resteront séparées de la perception de ces derniers," und was sollte sie hindern eben so zu handeln, wenn der Niederländische Herr Commissär den Sinn dieses Artikels richtig angegeben hat?

Auf den letzten Theil der am 16. Juni 1818 von dem Niederländischen Herrn Commissarius zu Protokoll gegebenen Erklärung, hat Unterzeichneter nur wenig zu erinnern.

Wenn derselbe in seiner Abstimmung vom 27. Februar von *Stationen* sprach, so nahm er diesen Ausdruck nur in dem Sinne, worin es im 1 ten Art. des Wiener Traktates heisst: la navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer sera entièrement libre, et ne pourra, *sous le rapport du commerce*, être interdite à personne, en se conformant aux réglemens, qui seront arrêtés, *pour la police*, d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable, que possible *au commerce de toutes les nations*.

Eben so wenig darf der in der eben bemerkten Erklärung geäusserte Wunsch: dass die Ein- und Ausgangsrechte *in den Niederländischen Seehäfen* ein für allemal auf einen unveränderlichen Fuss, und zwar so festgesetzt werden, dass von dem Verbote der Durchfuhr gewisser Waarenartikel keine Rede mehr seyn wird, jemand beunruhigen.

Unterzeichneter erklärt hiermit, dass dieser Gegenstand weder die hiesigen Berathschlagungen über das Definitivreglement für die Rheinschifffahrt, noch dessen Beschluss und Verkündigung einen Augenblick aufhalten soll, und begnügt sich unter den gegenwärtigen Umständen mit der einzigen Anfrage: ob der Niederländische Herr Commissär von seiner Regierung ermächtigt sey, die Vermessung der dasigen Rheinufer, die Bestimmung der künftigen Zollstationen und ihrer gegenseitigen Entfernung, und statt aller bisherigen Abgaben, den Transit mit einbegriffen, die Einführung des Tarifs vom Jahre 1804 zu gestatten?

J.

L.

Einsweilige Abstimmungen der übrigen Bevollmächtigten der Rheinufer-Staaten.

Réponse provisoire du Plénipotentiaire des Pays-Bas donnée séance ténante, sur le Vote de M.r le Plénipotentiaire de la Prusse en date du 8 Septembre 1818.

La note, que M.r le commissaire de Prusse vient de faire inserer, tend en dernière analyse, à engager la commission centrale d'abandonner l'exécution pleine et entière de l'art: 31 de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin, et de passer aux déliberations sur le réglément définitif, sans l'émanation préalable de l'instruction intérimaire, voulüe par cet article.

Cette proposition est évidemment contraire au mode d'activer le nouvel ordre de choses, prescrit par le dit acte; et le commissaire des Pays-Bas ne peut, conformément à ses instructions, que persister dans ses notes anterieures au sujet de la nécessité imperieuse de parachever l'exécution des préscrits de l'art: 31 suscité.

Ces préscrits tendent à assurer sur le Rhin, jusqu'ici régi par la convention de 1804, *durant les déliberations pour la confection du reglement définitif*, un interim, basé sur la convention prémentionée et sur les dispositions dérogatoires de l'acte de Vienne.

Leur exécution rend le réciproque aux Pays-Bas, qui ont pris et rempliront l'engangement, de n'exercer, pendant la durée de ce même interim, aucune rélâche forcée sur la partie du Rhin, qui traverse leur territoire, ni de hausser les drois be péage, perçus pour leur compte, et par leurs employés, engagement, auquel plus tard le gouvernement des Pays-Bas, faisant preuve de sa condescendance pour les désirs de la commission centrale, s'est déclaré prêt d'ajouter encore d'autres facilités spontanées.

Le commissaire des Pays-Bas espère donc avec confiance, que Messieurs ses autres collegues voudront continuer à réunir leurs efforts

aux siens pour le maintien et l'exécution de tous et un chacun des articles de l'acte concernant la navigation du Rhin, et par conséquent aussi du dit art. 31.

Le même motif, qui a dicté le 24 Mars 1815 la disposition de cet article, qui est rélative à l'émanation d'une iustruction intérimaire, existe encore aujourd'hui.

D'ailleurs le dit acte se prête d'autant moins à des déviations de la part de ceux, qui sont chargés de son éxécution, qu'il fait partie intégrante de l'acte final du congrés de Vienne du 9 Juin 1815, arrêté par les puissances signataires du traité, conclû à Paris le 30 Mai 1814.

Pour ce qui est de la question, que lui adresse M.r le commissaire de Prusse à la fin de son vote, le commissaire des Pays-Bas se permettra d'observer, qu'en tant que cette question concerne les stipulations de l'art. 3, qui laisse aux Pays-Bas la faculté d'adopter, dans l'interêt de son commerce, un tarif proportionellement moins fort, et des art. 4, 5 et 6 de l'acte de Vienne (avec lequel cependant le transit outre-fluvial n'a rien de commun) elle se trouve vuidée par l'adhésion de M.r le Baron de Spaen, plénipotentiaire des Pays-Bas à Vienne.

Après cette adhésion, la question: si le commissaire des Pays-Bas à Mayence est autorisé, à consentir à l'exécution des stipulations conscenties déja à Vienne? est sans objet; mais l'exécution des dits articles (sauf l'introduction instantanée sur le Rhin dit conventionel de la perception partielle, préscrite par l'art. 31) appartient d'après la teneur même des dits articles, et suivant l'art. 27, au reglement définitif, qui n'est pas encore à l'ordre du jour.

Pour l'intérim, dont il est encore seulement question, le même plénipotentiaire à Vienne a contracté, par rapport aux droits de navigation ou de péage, sur les quels roule la dite question de M.r le commissaire de Prusse, l'engagement déja susrélaté: que les droits de péage existans ne seront pas haussés.

Le soussigé se tient éventuellement le protocole ouvert pour le cas que son gouvernement jugeroit àpropos de le munir d'instructions sur le contenû de la note de M.r le commissaire de Prusse.

Mayence, le 8. Septembre 1818.

B.

Abstimmung von Baden.

So sehr es durch das eben verlesene Votum des Königl. Preussischen Herrn Commissarius den Anschein gewinnt, als wolle dessen allerhöchster Hof nur zu längerer Erhaltung des einseitigen Interesse seiner Stadt Cöln das Ziel der Verhandlungen der Central-Commission entfernt halten, so kann und darf ich doch nicht an die Existenz einer geheimen Triebfeder dieser Art glauben.

Wie ist es auch nur denkbar, dass der Staat, welcher sich Einer der Ersten für die Erringung der deutschen Freiheit in so mannigfaltiger Beziehung kräftig erhob, und der insbesondere zu Paris, wie zu Wien mit der lebhaftesten Theilnahme für die Aufstellung des obersten Grundsatzes der Schifffahrts-Freiheit wirkte, den feierlich und freiwillig übernommenen Verbindlichkeiten zuwider, das allgemeine Beste einem einzelnen Lokal-Interesse zu opfern, die Absicht haben könne. Mir schien vielmehr immer, dass den bisherigen Widerstrebungen des Königl. Preussischen Hofes gegen die Aufhebung des Cölner Stapels, vor Vollendung und Sanktion des definitiven Reglements, nur die Besorgniss zum Grunde liege, man werde, wenn dieser Zweck erreicht sey, von irgend einer Seite die weitere Unterhandlungen abbrechen, oder verewigen. Die Richtigkeit dieser frühern Vermuthung zeigen nunmehr die klare Aeusserungen des Königl. Preussischen Herrn Commissarius im Eingange seiner eben verlesenen Erklärung. Sehr leicht wird sich aber meines Erachtens diese Besorgniss entfernen lassen, falls man nur gemeinschaftlich einen Zeitraum bestimmen will, bis zu dessen Abfluss entweder das definitive Reglement vollendet und sanktionnirt seyn muss, oder der bisherige Zustand der Stapelverhältnisse in seinem ganzen Um-

fange wieder hergestellt wird. — Schon in dem Ausspruche einer solchen Alternative würde die mächtigste Triebfeder liegen, das definitive Reglement nach Möglichkeit zu beschleunigen, und den Unterthanen der Uferstaaten eine Wohlthat für alle künftige Zeiten zu sichern, die ihnen der Art. 1. der Wiener Convention unbedingt und ohne Aufschubstermine feierlich zusicherte.

Dass die gemäss der Wiener Convention zu erlassende interimistische Instruktion nicht die Freiheits-*Unterdrückung* der Oktroi-Convention von 1804 aufrecht erhalten, sondern dass sie vielmehr auf die im §. 1. der Wiener Convention ausgesprochene Schifffahrts-*Freiheit* gebauet werden solle, lässt sich wohl, ohne den klaren Geist und Buchstaben derselben zu verkennen, unmöglich bezweifeln.

Nicht das absolute Heil der deutschen Bundesstaaten, wohl aber die öffentliche Meinung von dem Werthe feierlicher Staatsverträge hängt davon ab, ob ein Umschlagszwang, den nur die Uebermacht eines Diktators in die Oktroi-Convention einschob, um damit allein die vorzüglichste aller Schifffahrtsakten zu beflecken, noch länger aufrecht erhalten werde.

Sollten in der That die bisherigen Entwürfe einer interimistischen Instruktion dem Zwecke einer völligen *geregelten* Schifffahrts-Freiheit nicht entsprochen haben, so kommt es nun darauf an, statt einer Verweigerung der Sanktion derselben, auf ihre Mängel hinzuweisen, und deren Revision zu veranlassen. Ich bin überzeugt, dass es dann weder an dem Willen, noch an den Mitteln fehlen wird, dieselbe zu beseitigen und allen billigen Wünschen zu entsprechen, sobald sie die reine Tendenz haben, nur vortheilhafte Einrichtungen für die grosse Handelsschifffahrt zu erhalten, dagegen aber Missbräuche zu entfernen und den Verkehr der Produkten der Uferstaaten zu entfesseln.

Noch weniger Schwierigkeit kann es seyn, mit einer *geregelten* Schifffahrts-Freiheit zweckmässige Sicherheits-Massregeln für die Erhebung des Oktroi zu verknüpfen; besonders aber, da es nicht die

Tendenz unserer Allerhöchsten und höchsten Committenten ist, dasselbe unter den trüben Gesichtspunkt einer blossen Finanzspekulation zu stellen. Dass insbesondere mein Souverain höchstdessen erste Regierungsmaxime, wie die neuliche Schöpfung einer musterhaften Landes-Constitution zeigt, einzig nur in der rastlosen Sorge für Volkswohl bestehet, von Absichten solcher Art weit entfernt ist, hat in unsern Unterhandlungen das stete diesseitige Bestreben, die Rheinschifffahrt als ein *gemeinschaftliches Ganze*, mit Uebergehung eines jeden speziellen Interesse, einzig nur zur Beförderung des allgemeinen Commerzes zu behandeln, zur Genüge erprobt.

Ohne in eine Beurtheilung der Frage einzugehen, *ob* und in wie ferne die Königl. Niederländische Regierung alle vertragsmäsige Forderungen bereits erfüllt habe, lässt sich doch wenigstens mit Unpartheilichkeit nicht läugnen, dass sie auf dem Wege zur Vereinigung entgegen gekommen ist.

Dass ein gleichartiger Vorschritt auch von Seiten der Königl. Preussischen Regierung geschehen möge, muss jedes Mitglied der Central-Commission, dem die Lösung der grossen, ihr übertragenen Aufgabe am Herzen liegt, aufrichtig wünschen, und ich gebe noch nicht die Hoffnung auf, die Erfüllung dieses Wunsches von der Weisheit des Königl. Preussischen Hofes um so mehr bald realisirt zu sehen, als er sich hierüber durch seinen Herrn Bevollmächtigten in der Sitzung vom 28. Febr. vorigen Jahres bereits ganz deutlich und genügend ausgesprochen hat.

Selbst für den Fall, dass auch diese gerechte Wünsche nicht erfüllt würden, belebt mich noch die weitere Hoffnung, dass eine Nachgiebigkeit von der einen Seite die andere zur Folge haben werde, mit gemeinschaftlichem Einverständniss, das nicht absolut nöthige Interimistikum zu übergehen, und durch ein vollständiges Definitiv-Reglement der Mit- und Nachwelt zu beweisen, dass man in dem musterhaften Geiste des Grundprinzips der heiligen Allianz die Erfüllung eines Staatenvertrags nur auf dem *geraden* Wege der Politik gesucht habe.

Indem ich diese allgemeine Ansichten, die sich mir bei Verlesung des Votums meines verehrten Herrn Collegen des Königl. Prenssischen Herrn Commissärs aufdrangen, nur als die meinigen erkläre, behalte ich mir bevor, meinem Hofe das neueste Actenstück vorzulegen, und eine besondere Instruction zu erbitten.

H.

Abstimmung von Baiern.

Aus der neuesten sehr wichtigen Abstimmung des Königl. Preussiscen Herrn Bevollmächtigten, scheint mit Hinsicht auf seine frühere Erklärungen hervorzugehen, dass das Königl. Preussische Gouvernement die Absicht habe, zum besten seiner Rheinufer-Bewohner und ins besondere der Stadt Cöln, das Stapelrecht auf dem Rheine (und vieleicht dadurch auf allen seinen übrigen Strömen) als einen für die übrigen Uferstaaten, schon gewöhnten und daher unbedeutenden, für Preussen allseitiges Interesse aber sehr wichtigen Gegenstand, mit der Convention von 1804 noch ferner beizubehalten, weil die Convention von 1815 und die übrigen Uferstaaten gestützt auf sie, von Preussen solche Opfer fordern, die erst in der Zeit und nach Umständen gegeben werden könnten, besonders dann erst, wenn das Königreich der Niederlande die ihm zustehenden conventionsmässigen Einrichtungen gleichzeitig mittelst des definitiven Reglements treffen werde. Preussen will demnach alle neue Institutionen auf dem Rheine durch das definitive Reglement eingeführt haben, und sich auf keine interimistische Instruction einlassen, die sich mit etwas mehr als mit dem 6ten Artikel der Wiener Convention befasst.

Die Regierungen einzelner Staaten haben manchmahl Gründe, einzelne Gegenden oder Städte vor andern mit Vorrechten zu begünstigen, aber die gesammten Uferstaaten des Rheins, die sich zum Flor der Schifffahrt und des Handels auf dem ganzen Strome gleichmässig und unter völlig gleichen Rechten vereinigt haben, können, vermöge der unter ihnen geschlossenen Convention, niemahls und folglich auch hier

nicht zugeben, dass ein einzelner Uferstaat jetzt noch gegen den ausdrücklichen Vertrag, und zum Nachtheil aller übrigen, sich solche Privilegien vorbehalte, oder dass eine Regierung zur Begünstigung ihrer Ufer, oder einer ihrer Städte, oder ihrer Strom-Einkünfte den Vollzug eines Contracts zurückhalte, dessen schnelle Ausführung dem Ganzen gleich vortheilhaft wäre. Ich werde demnach meinen allerhöchsten Hof um Instruction bitten, wie ich mich bei diesen Umständen, welche das uns vorgesetzte Geschäft so ganz unbestimmt in die Länge ziehen, zu verhalten; und was ich darauf zu erklären habe, indem die Wiener Convention von 1815 ausdrücklich bestimmt, dass die Einführung gewisser Institutionen, durch die interimistische Instruction, dem definitiven Reglement vorausgehen sollen, so wie alle Commissarien, und anfangs Preussen selbst der einstimmigen Meynung war, dass die Aufhebung der Stapel ungezweifelt dahin zu rechnen sey.

v. N.

Abstimmung von Frankreich.

Le commissaire de France a toujours considéré comme irrevocablement abolis par l'art. 19 de l'acte du congrès de Vienne, les rélâches forcées de Mayence et de Cologne, il ne peut en conséquence que, persister dans son opinion.

L'art. 31 de l'acte du Congrès préscrit l'émanation d'une instruction intérimaire; elle doit préceder le réglement définitif et indiquer succinctement, quels sont les articles de la convention de 1804, qui se trouvent supprimés par les nouvelles dispositions, et quelles autres dispositions il faut déja à present y substituer: Cet acte préscrit a été fait dans le sens voulu par le traité, tous les commissaires, à la réserve de celui de Prusse, l'ont accepté le 7 Janvier 1818, comme remplissant parfaitement le but et l'objet indiqué par le dit art. 31 de l'acte du congrès, le soussigné ne peut qu'insister sur l'émanation de cette même instruction intérimaire, parcequ'elle est voulue par le traité, qu'elle est conforme à ce qu'il ordonne, et qu'elle doit préceder le reglement difinitif.

H.

Abstimmung von Hessen.

J'adhiere à la proposition de M.[r] le Commissaire de Prusse, savoir: de s'occuper dès àpresent des déliberations sur le réglement definitif plutôt, que de s'abandonner plus long tems, quant à l'émission d'une instruction intérimaire, à des négociations, qui paroissent interminables.

P.

Abstimmung von Nassau.

Der Inhalt dieser so eben verlesenen Note des Königl. Preussischen Herrn Commissair, hat die Tendenz, alle unsere bisherigen Verhandlungen ungeschehen zu machen. In einem Augenblick, wo ganz Deutschland, nach drei Jahren, den Vollzug feierlicher Verträge über die Freiheit der Schifffahrt auf den Strömen laut fordert, kann das Urtheil über eine solche Erklärung nicht zweifelhaft seyn.

Die bereits vollendete, von allen Commissairen angenommene, interimistische Instruction soll nicht publicirt werden, weil der Königl. Preussische Hof allein die Ratifikation versagt.

Man verweigert, durch den Vollzug dieser bereits angenommenen Instruction, den Stapel von Mainz und Cöln der That nach aufhören zu lassen, ohnerachtet dieses der Vertrag wörtlich vorschreibet.

Der Inhalt der Note des Königl. Preussischen Herrn Commissairs giebt den klarsten Beweis, dass es der Central-Commission niemal gelingen wird, den Vertrag über die Freiheit der Ströme in das Leben zu rufen, wenn der Stapel nicht eher aufhöhren sollte, als bis alle Parthien in allen und jeden Punkten zufrieden gestellt sind.

Die Vertheidiger der Stadt Cöln wagen es, die Vollziehung der Staatsverträge an Nebenbedingungen zu knüpfen, wodurch sie die Absicht verrathen, dass die Verträge selbst niemals realisirt werden sollen.

Eine solche Opposition von Vertheitigern vernichteter Monopolien voraus sehend haben die Höfe, welche zu Wien die Freiheit der Ströme gegen hundertjährige Vorurtheile beschlossen, vorsichtig bestimmt,

dass die Punkte, welche einmal entschieden seyen, von keiner abermaligen Diskussion in der Central-Commission abhängig gemacht werden können, sondern sogleich mit der interimistischen Instruktion in Vollzug treten sollen.

Die Central-Commission, welche berufen ist, die Vollziehung zu leiten, kann es nicht anders als schmerzlich empfinden, wenn sie jetzt eine gänzliche Zurücknahme aller bisherigen Zusicherungen erblickt, nachdem der Königl. Preussische Herr Commissär auf der vertragsmässigen Basis, der Aufhebung der Stapel, ohne alle Bedingung, zwei Jahre lang mit ihr unterhandelte, nachdem derselbe selbst im Nahmen seines allerhöchsten Hofes, unterm 28. Februar 1817, allen Staaten des conventionellen Rheins die sofortige Aufhebung des gezwungenen Umschlags für ihre Schiffe förmlich, und vor dem definitiven Reglement zugesichert hat.

Demohngeachtet wird jetzt noch das Interesse der einzigen Stadt Cöln dem Interesse von ganz Deutschland, ja dem Interesse aller Rheinstädte der Preussischen Rheinprovinzen selbst, fortwährend entgegengesetzt.

Es ist nicht glaublich, dass dieses die gerade und gerechte Politik des Preussischen Kabinets länger billigen sollte: es ist im Gegentheil mit Zuversicht zu erwarten, dass nichts dem Vollzug der eingegangenen Verträge entgegenstehen wird, sobald nicht mehr einseitig die Vertheidiger der Stadt Cöln gehört werden.

Ich werde übrigens die Note mit dieser vorläufigen Antwort an meinen höchsten Hof einsenden und weitere Instruktion erbitten.

R.

Abstimmung von Preussen.

Ich nehme die vorläufige Entgegnung des Königl. Niederländischen Herrn Commissarius, so wie diejenigen der übrigen verehrten Mitglieder der Central-Commission ad referendum, bemerke indessen vorläufig

auf die Abstimmung des Herzoglich Nassauischen insbesondere, dass ich besser zu thun glaube, mich künftig blos dann auf weitere Diskussionen einzulassen, wenn sie über einen *bestimmten Text des Traktates* geführt werden.

So wenig ich es läugnen kann und werde, nach besten Kräften an den Versuchen mitgearbeitet zu haben, *den gezwungenen Umschlag zu Mainz und Cöln aufgehoben zu erhalten*, *ohne den Zeitpunkt der Sanktionirung des Definitivreglements abzuwarten*, eben so wenig werde ich jemals die Behauptung zugeben, dass von meinem Hofe etwas anderes erklärt worden sey, als: dass er, aus *Gefälligkeit* gegen dessen erlauchte Mitbetheiligten des konventionellen Rheins, und ohne seine *Rechte* im allermindesten zu vergeben, es mir erlaubte, die *Versuche* zu einem Vertrag über eine früher bedingte Aufhebung des Umschlags geschehen zu lassen, auch dazu mitzuwirken und zu erklären, dass, *auf den Fall der Versuch gelingen würde*, man preussischer Seits nicht auf der buchstäblichen Erfüllung des Traktates bestehen wolle. — Dieses und nichts weiter enthalten die beide am 28. Februar 1817 von mir abgegebenen Vota, die man sich anjetzt umsonst bemüht, als eine *Zusage* von Seiten meines allerhöchsten Hofes darzustellen, *deren Bedingungen erfüllt wären*, die Zusage aber demohnerachtet nicht gehalten würde.

Die heute von mir zu Protokoll gegebene Abstimmung, beweisst das *Misslingen* der gemachten Versuche so bündig, dass kein *Unpartheiischer* gründlichere verlangen wird. Aber auch jeden *Sachkenner* fordere ich auf, zu erklären, ob es *möglich* ist — die durch den 27ten Art. des Wiener Traktats, dem Definitivreglement ausdrücklich reservirten Punkte, *bis zu dessen Verkündigung unverändert bestehen zu lassen*, den gezwungenen Umschlag aber dennoch *gleich aufzuheben*. So lange *bestehen lassen* und *aufheben* das Entgegengesetzte bedeuten, eben so lange wird auch dieses Problem sich nicht ohne Verletzung des Traktats lösen lassen, und dann bleibt der Umschlag *de jure* während des Interimisticum in statu quo; welches auch *darum* seyn muss, weil

das Mittel nicht *gefunden ist*, den gezwungenen Umschlag zu Cöln für die *zwischen Strasburg* und *Emmerich* liegenden Rheinhäfen *aufzuheben*, und ihn zugleich für alle, aus *Holland* auf den Rhein kommende *Waaren*, *bestehen* zu lassen.

Meine, durch unbefangenes Forschen, erlangte dermalige Ueberzeugung flösst mir den lebhaften Wunsch ein, dass der Nassauische Herr Abgeordnete, eben so wie ich von früheren, nicht Stich haltenden Meinungen, zurück kommen möge.

J.

Nassau. Ich behalte mir auf diese Bemerkungen des Königl. Preussischen Herrn Commissärs das Protokoll offen.

Pays-Bas. Se tient le protocole ouvert concernant l'insertion précédente de M.r le commissaire de Prusse.

Bemerkungen über die auf dem Rheine, der Convention von 1804 *gemäss, eingeführte Schiffsaiche.*

(Fortsezzung des im VI. Heft unter N.° XLVII. abgebroch. Aufsatzes.)

Mainz, den 11. *August.* 1818.

Verordnung der Central-Commission: die Schiffs-Aiche betreffend.

Gemäss dem Beschluss vom 4. August über den Fortgang der Aichung wird hiemit verordnet, dass die Verwaltungs-Commission die nöthige hierbeigehende Instruktionen für die Aich-Commissarien und Beamten sogleich zu expediren habe.

NB. Diese Instruktionen sind es, welche in dem Art. 13. *des Beschlusses vom* 6. *Februar* 1818 *vorgeschrieben sind, und nach denen nun mit der Aiche fortgefahren wird.*

Die provisorische Verwaltungs-Commission der Rheinschifffahrt, beauftragt durch den Art. 12 der Verordnung der Central-Commission der Rheinschifffahrt vom 6. Februar l. J., die Aiche betreffend: „eine

Aich-Instruktion zu entwerfen, und darin alles zu erschöpfen, was jede der dabei angestellten Personen zur Beförderung dieser Anstalt zu erfüllen hat.

Nach eingezogenem Gutachten der Herrn Inspektoren, nach Anhörung der Aich-Commissarien und Adjunkten der Aichanstalt,

beschliesst wie folgt:

Art. 1. Die Eigenthümer der zu veraichenden Schiffe, haben ihre Fahrzeuge an diejenige Stellen im Strom zu bringen, welche die Aich-Commissarien oder Adjunkten zu den Vermessungsoperationen als schicklich bezeichnen werden, und müssen eben so alle auf die Stellung der Fahrzeuge während der Vermessung Bezug habende Anweisungen des gedachten Aich-Personale genau befolgen.

Art. 2. Zur Untersuchung der auf den zu veraichenden Fahrzeugen befindlichen Geräthschaften, und zur Ausmittelung des höchsten Punkts, bis zu welchem ein Fahrzeug, ohne Gefahr für die Transporte beladen werden darf, und endlich zur Constatirung des Wasserstandes in dem Schiffsboden, sollen Schiffer oder andere Schifffahrtsverständige als Experten berufen werden. Diese Experten werden auf die jedesmal vorgängige Einladung der Aich-Commissarien oder der Adjunkten von denjenigen Erhebungsämtern, in deren Rayons die Vermessung vorgenommen wird, unter den anwesenden Schiffern, oder sonstigen hiezu geschikten Schifffahrtsverständigen bezeichnet, und vom Einnehmer, unter Abnahme eines Handgelöbnisses, an Eidesstatt ermahnt, als rechtliche Männer die Besichtigung und Untersuchung vorzunehmen, und alle ihnen als Experten obliegende Pflichten, nach bestem Wissen und Gewissen, zu erfüllen; bei der Vermessung eines Fahrzeuges von 1000 Zentner und mehr Ladungsfähigkeit, müssen jedesmal zwei Sachverständige als Experten zugezogen werden.

Art. 3. Bei denen im Art. 2 bezeichneten Obliegenheiten der Experten muss jedesmal ein Rheinschiffahrtsbeseher zugegen seyn, der sich mit dem Aichkommissair oder Adjunkten von der genauen Erfül-

lung der den Experten aufliegenden Verrichtungen überzeugt, und das Interesse der Rheinschifffahrts-Verwaltung wahrzunehmen hat.

Art. 4. Der Eigenthümer des zu veraichenden Fahrzeuges muss der Aichcommission zwei gleichlautende, von ihm eigenhändig oder von seinem Setzschiffer unterschriebene Verzeichnisse sämmtlicher Geräthschaften und beweglicher Gegenstände, die sich auf dem Schiff befinden, und zur Führung desselben oder zur Verpackung und Sicherheit der Ladung erforderlich sind, überreichen; sämmtliche Gegenstände müssen einzeln, und das Gewicht eines jeden derselben so genau als möglich darauf angegeben werden.

Art. 5. Die Experten in Beiseyn des Besehers und der Aichcommissarien oder der Adjuncten überzeugen sich nicht nur, ob alle diese Gegenstände wirklich auf dem Schiffe, und ein jeder an der gehörigen Stelle sich befindet, sondern sie haben auch und hauptsächlich zu bestimmen, ob alle diese Geräthschaften und Gegenstände zur Betakelung und Führung des Schiffs und zur Sicherheit der Ladungen nothwendig sind, in welchem Fall die Experten mit dem Schifffahrts-Beseher und den Commissarien oder Adjunkten die Richtigkeit dieses Verzeichnisses bescheinigen, im entgegengesetzten Falle aber haben sie alles Ueberflüssige durch den Schiffseigenthümer wegschaffen zu lassen, und bis dieses geschehen, die Vermessung sowohl, als alle darauf Bezug habende Operationen auszusetzen.

Art. 6. Die Experten haben ebenfalls im Beiseyn der Aich-Commissairen oder Adjunkten und des Besehers das im Schiffboden befindliche Wasser zu untersuchen, und dasselbe in einem Fahrzeuge von 1000 à 2000 Zentn. Ladungsfähigkeit bis auf $3\frac{1}{2}$ Centimêtres, und in Fahrzeugen von 2000 à 4000 Zentner Ladungsfähigkeit bis auf 5 Centimêtres, und in Fahrzeugen von einer stärkern Ladungsfähigkeit bis auf 7 Centimêtres am Mast auspumpen zu lassen, und den Stand des Wassers genau auf dem Verzeichniss der Fahrgeräthschaften nach Centimêtres zu bemerken und zu bescheinigen.

Art. 7. Unmittelbar nach dieser Untersuchung, muss der Aich-Commissär oder Adjunkt, in Gegenwart der Experten und des Besehers die leere Einsenkung des Fahrzeuges durch Einschlagung einer 5 Centimètres langen und 2 Centimètres breiten Aichklammer bezeichnen.

Art. 8. Die Experten haben demnächst zu bestimmen, bis zu welcher Einsenkung das Fahrzeug ohne Gefahr beladen werden könne. Jedes Fahrzeug darf nur eine Ladungshöhe, sowohl für die Berg als Thalfahrt erhalten, und in keinem Fall kann es vom Schiffs-Eigenthümmer abhängen, bis zu welcher Tiefe er sein Schiff geaicht haben will.

Die Aich-Commission muss sich dessfalls vorzüglich nach dem Ausspruch der Experten richten; als allgemeine Regel gilt aber, dass jedes zum Transport von Handelsgegenständen gebraucht werdende Fahrzeug von 1000 Zentner Ladungsfähigkeit, bei seiner tiefesten Einsenkung 4 Decimètres, und die von einer stärkern Ladungsfähigkeit 6 Decimètres Gebörd ober Wasser behalten müssen. Die als höchste Ladungsfähigkeit von den Experten angegebene Linie muss sogleich von dem Aich-Commissair durch Einschlagung einen der im Art. 7 erwähnten Aichklammern bezeichnet, und dicht darneben die Buchstaben $\frac{\text{RS}}{\text{M}}$ wenn das Schiff in Mainz geaicht worden, und $\frac{\text{RS}}{\text{C}}$ wenn es in Cöln vermessen worden ist, vermittelst einem dazu betsimmten Eisen eingebrannt werden.

Art. 9. Nachdem die Experten diese ihre Verrichtungen beendiget haben, tragen die Aich-Commissarien die von aussen bestimmte leere Tiefe, auf zwei Punkten in das Innere des Fahrzeuges, und vermessen den innern Schiffsraum, zwischen der Linie der leeren Tiefe und jener der höchsten Einsenkung, nach der ihnen diesfalls ertheilten besondern Instruction, und berechnen demnächst die Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges, nach seiner verschiedenen Einsenkung per Decimètre.

Art. 10. Die Berechnung der bei der Aichanstalt in Cöln vermessenen Fahrzeuge wird ohne Rücksicht, ob die Vermessung von dem

Aich-Commissair und Adjunkten gemeinschaftlich, oder von einem dieser beiden allein vorgenommen worden ist, und eben so auch bei der Aichanstalt in Mainz, in ein eigenes hiezu bestimmtes von der Verwaltungs-Behörde der Rheinschifffahrt paginirtes und paraphirtes Buch, und zwar wenn die Berechnung und Vermessung gemeinschaftlich gemacht worden, von dem Aich-Commissair oder Adjunkten, und im entgegengetetzten Falle von demjenigen eingetragen, welcher die Vermessung und Berechnung allein gemacht hat. Dieses Buch bleibt aber, wie alle auf die Aichanstalt Bezug habende Papiere, zur steten Einsicht deren, welche die Aufsicht über die Aichanstalt haben, bey dem Aich-Commissair deponirt.

Art. 11. Ueber jede einzelne Schiffs-Vermessung hat der Aich-Commissair oder Adjunkt, oder der Commissair und Adjunkt gemeinschaftlich, je nachdem die Vermessung von einem oder dem andern, oder von beiden gemeinschaftlich vorgenommen worden ist, nach dem ihnen zu dem Ende ertheilt werdenden Formular ein Protokoll abzuhalten, und dasselbe sobald die Vermessung und Berechnung beendiget ist, der Verwaltungsbehörde der Rheinschifffahrt, mit Anfug der zwei von einem der Beseher bescheinigten Verzeichnisse sämmtlicher auf dem Schiffe befindlichen Geräthschaften, einzuschicken, diese wird den betreffenden Erhebungs-Aemtern die nöthige Ausfertigung zukommen, und dem Schiffer zu seiner Legitimation einen Aichschein, nebst einem der erwähnten bescheinigten Verzeichnisse der Fahrgerätschaften, ausstellen lassen.

Diesen Aichschein, auf welchem die Bezahlung der Vermessungsgebühren, wovon in Art. 15 gesprochen wird, vom Einnehmer bescheiniget wird, wie auch das gesagte Verzeichniss, muss der Schiffer sorgsam aufbewahren und immer mit sich auf dem Schiffe führen; alle Folgen und Unannehmlichkeiten, die aus der Nichtbeachtung dieser Vorschriften entspringen können, muss sich derselbe selbst beimessen.

Art. 12. Gleich nach beendigter Vermessung, und ehe der Schiffer

eine Ladung antreten darf, muss er an seinem Fahrzeug, und zwar an einem in die Augenfallenden Orte, mit einem und einen halben Decimètre grosen Buchstaben und Ziffern den Namen und die Nummer, unter welchem und der Ort wo, mit MA. wenn in Mainz, und mit CA. wenn in Cöln das Fahrzeug geaicht worden ist, und endlich seinen Wohnort anschreiben lassen.

Schilde, welche zu diesem Ende die Schiffer bis jetzt, vermittelst einiger Nägel an ihre Fahrzeuge befestigt haben, sind durchaus verboten; die Wahl der Namen bleibt jedem Schiffseigenthümer überlassen. Die Aich-Commissairen und Adjunkte haben jedoch Sorge zu tragen, dass die gewählte Benenungen nichts unanständiges oder anstössiges enthalten und nicht allzulang sind, und die Erhebungs-Aemter haben zu wachen, dass diese Aufschriften ortographisch richtig geschrieben werden.

Art. 13. Um die öftere Verwechselungen der geaichten mit den nämlichen Namen und Nummern bezeichneten Fahrzeugen zu vermeiden, soll bei einer jeden Aichanstalt, nämlich in Cöln und in Mainz, nur eine mit Eins anfangende und fortlaufende Nummern-Serie ohne Rücksicht, zu welcher Strom-Abtheilung des Rheins, oder zu welchem Nebenfluss das geaichte Schiff gehören mag, befolgt werden.

Art. 14. Die Aichscalen müssen in die Augen fallen; zu dem Ende sollen die hiezu gebrauchte Nägel eine von der gewöhnlichen, abweichende Gestalt, nämlich viereckigte, ein Centimètre Dicke Köpfe haben, und wenn dieselbe allenfalls durch Betheeren der Schiffe nicht mehr leicht bemerkbar sind, so soll der Schiffer auf Verlangen der Schifffahrts-Beamten gehalten seyn, diese Nägel durch Auftragen einer hellern Farbe, nämlich Weis oder Gelb, wieder sichtbarer zu machen.

Art. 15. Die Vermessungs-Gebühr, welche in Gefolg des Art. 11 der Verordnung der Central-Commission vom 6ten Februar dieses Jahrs der Schiffer zu tragen hat, nämlich:

von einem Fahrzeug bis zu 200 Zentner Ladungsfähigkeit 3 Francs.

200	à	400	4	—
400	à	800	6	—
800.	à	1200	9	—
1200	à	1600	15	—
1600	à	2000	18	—
2000	à	2500	21	—
2500	à	3000	24	—
3000	à	4000	30	—
4000	à	5000 und darüber .	36	—

muss der Schiffer, ehe er den Ort verlässt, an welchem sein Fahrzeug geaicht worden ist, in die Hände des Einnehmers der Rheinschifffahrts-Gebühren entrichten oder Caution dafür stellen.

Art. 16. Die vermöge dem Art. 15. von den Schiffern zu tragenden Vermessungs-Gebühren, wie auch die von Seiten der Uferstaaten zur Deckung der Aichkosten gemacht werdenden Zuschüsse etc. fliessen in eine eigene Casse, die Aich-Casse genannt, welche zur Bestreitung aller durch die Aichanstalt veranlassten Ausgaben bestimmt ist; die Einnehmer der beiden genannten Erhebungsämter sind mit der Führung dieser Casse beauftragt, über welche sie besonders Buch und Rechnung führen müssen, und aus welcher sie nichts, ohne vorgängige Anweisung der resp. Herrn Inspektoren, ausbezahlen können.

Art. 17. Den Herrn Inspektoren, haben die Aich-Commissarien über ihre Operationen Berichte zu erstatten und Rechenschaft zu geben.

Art. 18. Der Aich-Commissär hat als Chef der Aichanstalt, den Geschäftsgang zwar zu leiten, in Hinsicht der Vermessungs- und Berechnungsarbeiten aber ist er und der Adjunkt als coordinirte Beamten zu betrachten, und beide haben sich in dieselbe gleichmässig zu theilen, man versieht sich zu ihrem Diensteifer, dass sie sich bestreben werden, wechselseitig nach allen ihren Kräften zu dem bessern Fortgang der Anstalt beizutragen.

Sollten jedoch darüber Differenzien zwischen beiden entstehen, so haben die Schifffahrts-Inspektoren darin zu erkennen.

Ein jeder von ihnen ist für die Vermessung, welche er allein gemacht, und deren Berechnung er alsdann allein fertigen muss, auch allein verantwortlich; für gemeinschaftlich vorgenommene Vermessungen und Berechnungen aber sind beide gleichmässig responsabel.

ART. 19. Bei einer jeden der zwei Anstalten wird ein Tagebuch nach dem Model N.° 2. geführt, in welches täglich die Operationen der Aich-Commissärs sowohl, als auch jene des Adjunkten eingetragen werden.

Die Nummern dieser Tagebücher müssen mit jenen in dem oben Art. 10 erwähnten Buch übereinstimmen.

ART. 20. Die Aich-Commissarien oder Adjunkten können nur in Gefolg einer schriftlichen Weisung der respekt. Inspektoren ausserhalb Mainz und Cöln, jedoch nur in einem Hafen, wo ein Erhebungsamt der Rheinschifffahrts-Gebühren besteht, und unter der Aufsicht der Controleur Vermessungen vornehmen. Für dergleichen Geschäftsreisen haben sie als Entschädigung für Reise- und Zehrungskosten 10 Franken per Tag aus den resp. Aich-Cassen zu beziehen, die dessfallsige Liquidationen müssen aber von den betreffenden Inspektoren genehmigt seyn.

ART. 21. Den Aich-Commissärs und Adjunkten ist bei der im Art. 83 der Oktroi-Convention von 1804 bestimmten Strafe verboten, unter was immer für einem Titel oder Vorwand auch nur das allermindeste, sey es an Geld oder Naturalien, von Schiffern zu fordern oder anzunehmen.

ART. 22. Bei Strafe der Dienstsuspension auf 6 Monate ist den Aich-Commissärs und Adjunkten sowohl, wie auch allen Schifffahrts-Beamten untersagt, aus was immer für einer Ursache oder unter welchem Vorwande es auch sey, den Schiffern die Berechnung der Scalen ihrer Fahrzeuge einzuhändigen oder mitzutheilen.

ART. 23. Wenn ein Schiffer eigenmächtig seine Aichscala verrükt,

so sollen die Aich-Commissarien oder Schifffahrts-Beamten, welche diese Verrückung zuerst entdecken, dieselbe sogleich konstatiren, und der Verwaltungsbehörde die Anzeige davon machen, welche den Schiffer nach Befinden der Umstände zur Entrichtung der dreifachen Gebühr von seiner ganzen Ladung, welche er mit diesem Fahrzeug gemacht hat, für sämmtliche Erhebungsämter, an denen er passirt ist, verurtheilen kann. Die in einem solchen Falle zu erhebende Strafe fliesst in die Aich-Cassa.

Art. 24. Schiffer, welche die Revision ihrer Aiche nachsuchen, müssen die Gründe davon bei der Verwaltungsbehörde angeben, und dieselbe wird die Revision durch materielle Verifikation ohne Anstand verfügen, und finden sich bei einer vorgenommenen Revision die nämlichen Resultate, wie bei der ersten Vermessung, oder solche, die von der ersten nicht um 1 pr Cent. abweichen, dann ist der Schiffer gehalten, die ihm in Gefolg gegenwärtiger Verordnung zur Last liegenden Aichkosten noch einmal zu bezahlen.

Wird aber durch die in Gegenwart eines Schifffahrts-Beamten vorzunehmende Revision sich ein bedeutender Unterschied herausstellen, dann ist er diese Gebühren zu bezahlen nicht schuldig, eben so wenn die Revision auf den Antrag der Schifffahrts-Beamten vorgenommen wird.

Art. 25. Schiffer, welche an ihren geaichten Fahrzeugen einen Bau oder Reparatur vornehmen, müssen davon bei dem, dem Bauplatz zunächst gelegenen Aichbureau schriftliche Anzeige machen, und nach beendigtem Bau durch einen Aich-Commissär in Gegenwart eines Schifffahrts-Beamten sicher stellen lassen, ob dadurch die Einsenkung oder die Aiche keine Aenderung erlitten haben, in welchem Fall dieses vom Aich-Commissär auf dem in den Händen des Schiffers befindlichen Aichschein bemerkt werden muss. Ergiebt sich aber aus dieser Untersuchung, dass das Fahrzeug an leerer Tiefe zugenommen habe, dann muss nach Vorschrift der Art. 5 und 6 gegenwärtiger Instruktion durch zwei

hiezu von dem Erhebungsamte zu bezeichnende Experten im Beiseyn des Aich-Commissärs oder Adjunkten, und in Gegenwart eines Besehers die wirklich auf dem Fahrzeuge befindliche Geräthschaften etc. mit dem nach obiger Vorschrift des Art. 11. in den Händen des Schiffers gebliebenen bescheinigten Verzeichnisse der Fahrgeräthschaften verglichen und sicher gestellt werden, ob und in wie weit das Gewicht dieser Geräthschaften vermehrt worden sey, über die Resultate dieser Operation ist ein Protokoll abzuhalten, und dasselbe der Verwaltungsbehörde zuzufertigen, welche die betreffende Erhebungsämter darnach instruiren wird.

Diejenigen Schiffer, welche diese Vorschrift nicht befolgen, sollen mit ihren Reklamationen um Restitution derjenigen Gebühren nicht gehört werden, welche sie vielleicht wegen der vermehrten leeren Einsenkung zuviel bezahlt hätten.

Art. 26. Den Schiffs-Eigenthümern steht es frey, ihre Fahrzeuge in denjenigen Haupthäfen des Rheins aichen zu lassen, wo sie binnen den nächsten 6 Monaten sich in Ladung legen, jedoch soll die Aichung binnen der durch den Art. 90 der Convention von 1804 bestimmten Frist von 6 Monaten sammt der Schiffsinscription Statt gefunden haben, vorbehaltlich den Termin, wenn es durchaus nöthig seyn sollte, zu verlängern.

Art. 27. Gegenwärtiger Beschluss soll der Central-Commission für die Rheinschifffahrt zur Genehmigung vorgelegt, und demnächst allen Erhebungsämtern, den Stations-Controlen und den Verwaltungsräthen der Schiffergilden, wie auch den Aich-Commissarien nebst der die eigentliche Vermessung betreffenden Instruktion zur Nachachtung, in so weit es eine jede derselben betrifft, zugefertiget, und auf den Erhebungsämtern, Stations-Controlen, wie auch in allen Rheinhäfen wo es nöthig seyn wird, auszugsweise durch Vermittelung der Lokalbehörden öffentlich bekannt gemacht werden.

Die provisorische Verwaltungs-Commission der Rheinschifffahrt.

Instruction für die mit der Schiffs-Aiche beauftragten Commissarien.

I. Bei der Schiffs-Aiche wird das Metermaas ausschlisslich angewendet; die verschiedene Ausdehnungen der Länge, Breite und Höhe, werden daher in Meter, Decimêter und Centimêter, und bei Berechnung des Raums in Cubik Meter und Cubik Decimêter ausgedrückt.

II. Der bei einem Fahrzeug zu vermessende Raum ist derjenige, welcher durch das Einladen eines Gewichts zur Einsenkung gebraucht wird, und mithin zwischen der Linie der leeren Einsenkung und zwischen jener der von den Experten angegebenen äussersten Ladungshöhe liegt.

III. Die Vermessung wird im Innern des Fahrzeugs vorgenommen, da aber bei der Stufenweisen Einsenkung desselben, die Schiffswände zum Verdrängen des Wassers mit beitragen, so muss bei Aufnahme der Dimensionen die jedesmalen auszumittelnde Dicke der beiderseitigen Borde mit in Anschlag gebracht werden.

IV. Die Vermessungs-Operationen beginnen damit, dass die Linie der leeren Einsenkung, nachdem das Schiff in eine Horionzontale-Richtung und völlig ruhige Lage gebracht worden, auf zwei verschiedenen Punkten, vermittelst einem Senkbley in das Innere des Fahrzeugs über, und in dem Fahrzeug genau und richtig fortgetragen wird.

V. Wenn die Linie der leeren Einsenkung im Innern des Schiffes gehörig bemerkt worden, dann wird der zu vermessende Raum, welcher als ein unregelmässiger Körper zu betrachten ist, in drei Haupttheile:

1) in die vordere Heeb

2) in die Schiffslade

3) in die hintere Heeb

abgetheilt, jeder dieser drei Theile erhält nach Verschiedenheit des Baues eine oder mehrere Unterabtheilungen, um dem wahren Inhalte desselben näher zu kommen.

VI. Der Raum der vorderen Heeb, wird als eine Zusammenset-

zung so vieler prismatischen Körper angesehen als dieser von der leeren Einsenkung bis zur ganzen Ladungshöhe in Decimêter eingetheilt ist, deren Grundfläche sich mehr oder weniger vergrössern, je nachdem die Länge der vorderen Heeb vom Boden des Schiffes aufwärts zunimmt.

Der Raum der Schiffslade besteht aus so vielen paralellen prismatischen Körpern, als dieser von der leeren Tiefe bis zur ganzen Ladungshöhe in Decimêter eingetheilt ist. Ein jeder dieser prismatischen Körper hat die ganze Länge der Schiffslade von dem vordern bis zu dem hintern Rangen zur Länge, die verschiedenen Weiten des Schiffes zur Breite, und von der leeren Einsenkung bis zur ganzen Ladungshöhe, die Höhe eines Decimêters zur Dicke. Der Raum der hintern Heeb ist nach Verschiedenheit des Baues ein mehr oder weniger irregulairer Körper, bei dessen Ausmessung eben so wie bei der vorderen Heeb zu verfahren ist.

VII. Ein jeder der im Absatz V und VI erwähnten Schiffstheile, muss als ein besonderer Körper vermessen werden. Die ganze Höhe eines jeden dieser Körper wird, wie bereits gesagt, von der Linie der leeren Einsenkung bis zu jener der äussersten Ladungshöhe in Decimêter eingetheilt, und demnächst die Breite und Länge auf jeden Decimêter der Höhe aufgenommen.

VIII. Aus der Zusammenstellung und Berechnung der Höhe mit den verschiedenen Breiten und Längen eines der drei gesagten Schiffstheile, erhält man den Cubischen Inhalt der verschiedenen Prismaten desselben, und dieser Cubische Inhalt der drei Schiffstheile zusammen gibt den Cubikinhalt des ganzen vermessenen Raums.

IX. Da nun nach den Grundsätzen der Hydrostatick das Gewicht der Ladung jedesmal dem Gewicht des Wassers gleich ist, welcher durch den eingesenkten Schiffsraum aus seiner Stelle verdrängt wird, und da das Gewicht eines Cubikmêters Wassers zu 20 Centner angenommen ist, so wird hiernach der durch die Vermessung des Schiffs-

raum nach Anleitung des Absatzes VIII gefundenen Cubikinhalt, in Centner berechnet.

X. Bei den Aich-Operationen werden folgende Instrumente gebraucht:

1) eine 6 Meter lange Setzwaage
2) eine 4 — — —
3) ein Scala-Maas zur Eintheilung der Höhe in Decimêter, und zur Anschlagung der äusseren Ladungshöhe.
4) Senkel
5) kleine Seszwaage
6) eine drei Meter lange Auszugs-Latte
7) eine 1½ — — — —
8) eine 4 Meter lange Messlatte
9) eine 3 — — —
10) eine 10 Meter lange Messkette.

I n h a l t.

Fortsezzung der Verhandlungen der Central-Commission.
(VII. Heft.)

Seite.

XLIX. Votum des Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von Preussen, bei der Central-Commission für die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten zum Protokoll der Sitzung vom 8. September 1818. 369

L. Einsweilige Abstimmungen der übrigen Bevollmächtigten der Rheinufer-Staaten. 385

Bemerkungen über die auf dem Rheine, der Convention von 1804 gemäss, eingeführte Schiffsaiche. (Fortsezzung des im VI. Heft unter N.° XLVII. abgebrochenen Aufsatzes) 395

LI.

Neueste Gesetze und Verordnungen der Gränzzölle und die Verbrauchssteuer in den Preussischen Staaten. *)

Das 9[te] Stück der allgemeinen Gesetzsammlung enthält:

1) Gesetz über den Zoll und die Verbrauchssteuer von ausländischen Waaren über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staats, vom 26. Mai 1818.

2) Die Zoll- und Verbrauchssteuer vom nämlichen Tage;

3) Die Verordnung über transitorische Bestimmungen, in Absicht des innern Verkehrs und der Nachsteuer von ausländischen Waaren, ebenfalls vom 26. Mai 1818.

Indem wir diese Gesetze und Verordnungen in der Beilage dieses Amtsblattes gesetzlich bekannt machen, bestimmen wir als peremptorischen Termin zu deren unerlässlichen und allgemeinen Vollziehung in unserem Regierungsbezirk den *zwanzigsten des laufenden Monats*, dergestalt, dass an diesem Tage, um 8 Uhr Abends die Grenze, gemäss dem §. 8. der Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung, überall als geschlossen betrachtet werden soll, und von dieser Zeit an kein Transport von abgabepflichtigen Gegenständen sowohl über die Grenze als im Grenz-Zoll-Beringe Statt finden darf, wenn nicht vorher die gesetzlichen Bestimmungen befolgt, die vorgeschriebenen Formalitäten be-

*) S. das Amtsblatt der Regierung zu Trier N.° 65 von diesem Jahr.

obachtet und die Gefälle nach Maasgabe des Falls entrichtet worden sind.

Zugleich bringen wir durch die Beilage des gegenwärtigen Amtsblattes ein Publikandum des Königl. hohen Finanz-Ministeriums vom 23. Juni l. J. nebst einem Verzeichnisse der in den Provinzen *Westphalen*, *Niederrhein* und *Jülich-Berg-Cleve* bestehenden Haupt-Zollämter und Neben-Zollämter 1ter und 2ter Klasse, und der dazu gehörigen Ansageposten zur allgemeinen Kenntniss. In Gemässheit vorstehender Allerhöchsten und hohen Bestimmungen sind in unserm Verwaltungsbezirke mit Genehmigung der vorgesetzten Behörden folgende Einrichtungen getroffen worden.

a) Namen und Beschaffenheit der Grenz- Zoll- und Steuer-Aemter.

1) Für die unbedingte Zoll- und Verbrauchssteuer-Erhebung aller steuerpflichtigen fremden Gegenstände, Ertheilung der Begleitscheine Ausgangsbescheinigungen, auch Erhebung des Ausgangszolles sind die Haupt-Zollämter zu *Trier* und *Saarbrücken*, ersteres für den Grenzbezirk von Welchenhausen (im Kreise Prüm) bis Silwingen (Kreis Merzig), und letzteres für den Grenzbezirk von Biringen (Kreis Saarlouis) bis Rhaunen (Kreis Bernkastel) angeordnet worden.

2) Für das Haupt-Zollamt *Trier* sind folgende Nebenämter angesetzt:

a) die in vorgedachtem Publikando des Königl. hohen Finanz-Ministerii verzeichneten Aemter 1ter Klasse zu Dasburg, Roth, Irrel und Perl, welchen lediglich die im §. 11. der Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung bestimmten Befugnisse zur Erhebung der Gefälle auf Gegenstände, die nur dem Eingangs- und Ausfuhrzolle unterworfen sind, und der Verbrauchssteuer-Quoten von *Zehn* Thalern von *einer* Ladung zugestanden sind;

b) die Nebenämter Zweiter Klasse zu Wallendorff, Oberbillig, Nittel, Winchringen, Palzem und Büdingen mit Befugniss zur Erhebung bis zu 2 Thaler an Zollgefällen und ebensoviel an Verbrauchsteuer.

Desgleichen

c) ein Ansageposten zu Igel für das Hauptamt Trier.

3) Für das Haupt-Zollamt Saarbrücken sind eingesetzt:

a) Nebenämter Erster Klasse zu Saarlouis und Ottweiler; Ersteres ist blos in Betreff der Abfertigung von Manufaktur- und Fabrikwaaren beschränkt, und kann mit Ausnahme derjenigen, welche mehr als *Acht Thaler* vom Zentner an Consumtions-Steuer entrichten, von allen übrigen Gegenständen ohne Beschränkung der Consumtions-Steuer erheben. Gleiche Befugniss ist dem Amte von Ottweiler zugestanden, mit der Einschränkung jedoch, dass dasselbe nur Consumtions-Steuerquoten bis zum Betrage von *Fünfzig* Thaler erheben darf.

b) Nebenämter Zweiter Klasse zu Biringen, Feuerweiler (oder Fürweiler), Loignon (Ihn), Ueberherren, Ludweiler, Kleinblittersdorff, Bliesransbach, Rentrisch, Neunkirchen, Tholey, Otzenhausen, Kempfeld, Rhaunen, mit Befugniss zur Erhebung von *Zwei Thalern* an Zoll, und an Verbrauchssteuer in gewöhnlichen Fällen, und von *fünf Thalern* in einer Post auf Vieh und Getraide.

c) Ansage-Posten zu Arnoual, Ueberherren und Rentrisch für das Hanptamt Saarbrücken, und zu Filsberg für das Amt Saarlouis.

Reisende, Kaufleute, Spediteurs und Fuhrleute müssen vorstehende Bestimmungen genau beachten, indem sie sonst Gefahr laufen, im Betrieb ihres Verkehrs Aufenthalt und Shaden zu erleiden.

Ladungen, welche zur Ein- oder Ausfuhr bei einem Nebenamte erscheinen, welches zu deren Abfertigung nicht ermächtigt ist, müssen entweder zurückgewiesen, oder zum Hauptamte gebracht werden.

b) Vertretung der Steuerämter im Innern durch die Grenz-Zollämter.

4) Bis zur Einrichtung der Steuerämter im Innern des Landes §. 14 der Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung) sollen die Zoll- und Verbrauchsabgaben nach Maasgabe vorstehender Bestimuungen sämmtlich in den Grenzämtern erhoben werden. Hiernach beschränkt sich einstweilen die Anwendung der Vorschriften §§. 16 und 92 der Zollordnung, rücksichtlich der Nebenwege und der Entrichtung des Ausgangszolls. Der Fuhrmann darf im Grenz-Zollbezirk nur diejenigen Wege einschlagen, welche beim Ein- und Ausgange mit Zollpfählen bezeichnet sind, und

über die Grenz-Zollämter Erster Klasse führen, widrigenfalls er sich einer Waaren-Contravention nach §. 123 der Zollordnung schuldig macht.

c Belehrungen aus der Geschaftsverwaltungs-Instruktion.

5) Die von dem Waaren-Führer über ihre Ladungen abzugebenden schriftlichen Deklarationen (§§. 79 bis 83 der Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung) müssen zweifach ausgefertigt seyn, weil davon ein Exemplar als Quittung, zurückgegeben, das andere aber beim Amte zurückbehalten wird. Die dazu erforderlichen gedruckten Muster werden dem Waarenversender des In- und Auslandes von den Zollämtern unentgeldlich zugestellt. Die Abfertigungen geschehen in der Regel nach der Zeitfolge der Ankunft, nur die Postgüter haben den Vorzug; auch muss derjenige zurückstehen, dessen Deklaration sich nicht in Ordnung befindet, und daher nach §. 81 der Zollordnung von dem Zollamte aufgenommen werden muss. Die Waaren werden auf Erfordern des Amts vor der Wage abgeladen, und einzeln verwogen, wobei der Führer hülfreiche Hand reichen und solchergestalt sein Fortkommen befördern muss.

Die Eröffnung der Waaren-Collis oder deren Untersuchung durch Revisions-Instrumente hängt von dem Ermessen des Steueramts ab, welches nur dann hierzu schreiten wird, wenn nicht auf kürzerem Wege die nöthige Ueberzeugung von dem Inhalte und dessen Uebereinstimmung mit der Deklaration zu erlangen ist. Der Fuhrmann wird daher seine Abfertigung erleichtern und beschleunigen, wenn er diejenige Verpackungsart auswählt, wobei Gattung und Menge der Waaren am leichtesten übersehen werden kann. Die übergebenen Frachtbriefe werden ihm, mit dem Stempel versehen, zurückgegeben, wodurch er bei der Abladung dem Eigenthümer nachweisen kann, dass er solche richtig versteuert habe.

Er muss darauf achten, dass die Frachtbriefe den Inhalt der Collis benennen, und wenn er keine Frachtbriefe hat, sich von der Menge und Beschaffenheit der Waaren genau unterrichten, um solche gehörig angeben zu können, und Aufenthalt zu vermeiden.

Wenn die Waaren zur Durchfuhr bestimmt sind, mithin deren Plombirung oder Versiegelung erforderlich ist, so müssen solche dergestalt verpackt seyn, dass die Bleye oder Siegel mit leichter Mühe und ohne Gefahr einer Verletzung während des Transports anzubringen sind, auch dass es zum Verschluss derselben nur weniger Bleye oder Siegel bedarf. Die Verladung dieser Stücke ist so einzurichten, dass die Bleye oder Siegel nicht verdeckt, sondern möglichst sichtbar bleiben. Der Waaren-Führer zieht sich, durch Verletzung der Bleye oder Siegel den Verdacht einer Abgabeverkürzung zu. Wenn jedoch ohne sein Verschulden eine solche Verletzung Statt findet, so muss er davon in dem zunächst folgenden Zollamte eine beweisende Anzeige machen, um solches verbessern und bescheinigen zu lassen.

Durch die genaue Beobachtung dieser Belehrungen wird jeder unnütze Aufenthalt und Schaden verhütet, weshalb solche nicht genug empfohlen werden kann.

Wenn der Fuhrmann seiner Seits das Revisionsgeschäft möglichst erleichtert; wenn er ohne Rückhalt jede von ihm verlangte Auskunft über seine Ladung ertheilt, so werden sich die Zollbeamten beeifern, seine Abfertigung zu beeilen, und ihn, nach ausdrücklich gegebener Vorschrift mit Freundlichkeit zu behandeln. Fuhrleute, welche sich mehrmals durch redliche und vollständige Angaben, durch Bereitwilligkeit und Bescheidenheit empfohlen haben, worüber die Zollämter besondere Anmerkungen führen, sollen in wieder vorkommenden Abfertigungsfällen mit grösserem Vertrauen behandelt, und rücksichtlich ihrer Ladungen die Untersuchungen möglichst beschränkt werden.

Glaubt ein Reisender oder Fuhrmann, sich über das Verfahren der Zollbeamten mit Grund beklagen zu können, so kann er seine Beschwerde bei den nächsten Vorgesetzten desselben — bei dem Haupt-Zollamte oder bei der Verwaltungsbehörde des Abfertigungsorts, anbringen. In jedem Falle soll darüber von dieser Behörde ein vollständiges Protokoll, mit Anführung der Beweismittel aufgenommen, und an die Regierung zur weitern Verfügung eingesendet werden.

d) Gesetzliche Bestimmungen über die Dauer der Dienststunden.

Die Steuerbeamten in den sämmtlichen Grenz-, Zoll- und Steuerämtern sollen in folgenden Dienststunden zur Abfertigung der Steuerpflichtigen im Geschäftslokal gegenwärtig seyn:

In den Wintermonaten Oktober, bis Februar einschliesslich, Vormittags von $7\frac{1}{2}$ bis 12 Uhr, und Nachmittags von 1 bis $5\frac{1}{2}$ Uhr.

In den übrigen Monaten, Vormittags von 7 bis 12, und Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Bei lebhaftem Verkehr, besonders in den Sommermonaten muss, wenn es nöthig ist, mit der Abfertigung früher angefangen, und später damit fortgefahren werden.

Die Abfertigung soll ohne Aufenthalt geschehen, und kein Steuerschuldiger dabei ungebührlich aufgehalten werden.

e) Desgleichen über die Zeit, wenn im Controllbezirk gefahren werden darf.

7) Der Transport von abgabepflichtigen ausländischen und gleichwaarigen einländischen Gegenständen über die Grenzlinie und innerhalb des Grenzbezirks, ist nur in den Tagesstunden erlaubt. Als Tagesstunden sollen in dieser Beziehung angesehen werden:

In den Monaten Januar, Februar, Oktober, November, Dezember, die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

In den Monaten März, April, August, September, von 5 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends.

In den Monaten Mai, Juni, Juli, von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends.

Ausnahmen hiervon finden nur Statt

a) in Ansehung der Waaren, die mit der gewöhnlichen Post versandt werden, oder welche Reisende mit Extrapost bei sich führen, welches sich aber auf den Transport von Kaufmannsgütern durch Extrapost nicht erstreckt;

b) wenn in ausserordentlichen Fällen die Erlaubniss des betreffenden Haupt-Zollamtes oder Neben-Zollamts erster Klasse, soweit dieses an sich zur Expedition der Waarentransporte befugt ist, vor der Ueberschreitung der Grenze oder der Binnen-Linie ertheilt werden,

welche Erlaubniss der Waaren-Führer, die Waare selbst, die Strasse und die Zeit, für welche solche gilt, benennen muss.

Auch Reisende, welche sich des eigenen oder Lohnfuhrwerks bedienen, und dem Anschein nach nichts weiter als ihre Effekten bei sich führen, müssen zu jeder Stunde ohne Aufenthalt abgefertigt werden.

8) Der Grenz-Zoll-Distrikt im hiesigen Regierungsbezirk geht von Welchenhausen (Kreis Prüm) bis Rhaunen (Kreis Bernkastel) der Landesgrenze entlang, und die Binnen-Linie lauft eine halbe Meile von der Landesgrenze. Sämmtliche Strassen auf der Binnenlinie, so wie jene an der Landesgrenze, sind an beiden Endpunkten mit den vorschriftsmässigen Zollschilden und Zollstangen bezeichnet, und die dazwischen liegenden Gemeinden, Weiler, Höfe, Mühlen und Gebäulichkeiten jeder Art bilden, mit den dazu gehörigen, durch die Zollschilde und Zollstangen bezeichneten Bännen, den Grenz-Zoll-Distrikt.

f) Bezeichnung der Binnen-Linie des Grenz-Controlbezirkes.

Eine genaue Handzeichnung von Letzterm, und dessen Umgegend kann auf jedem Haupt-Zollamte eingesehen werden.

9) Die Strasse aus Frankreich von Forbach und Saargemünden über Saarbrücken und Rentrisch nach Baiern, und umgekehrt, ist als Durchgangsstrasse auf kurzer Strecke erklärt, und für deren Befahrung von dem Auslande nach dem Auslande mit Gütern ohne Umladung ein blosser Durchgangszoll von *einem halben Thaler* für jedes im Zug begriffene Pferd, und von *einem achtel Thaler* für ein jedes beladene Lastthier festgeseszt.

g) Begünstigung des Durchganges.

10) Zu den Polizeibeamten, denen, so wie den Forstbeamten nach §. 13. der Zollordnung, die Befugnisse und Verpflichtungen der Grenz-Controlleurs beigelegt worden sind, wird auch die Königliche Gensdarmerie gerechnet.

11) Die Königlichen Landräthe, die Bürgermeister und Ortsvorstände werden angewiesen, obigen Bestimmungen schleunigst alle mögliche Offenkündigkeit zu geben.

Zugleich fordern wir sämmtliche Einwohner unseres Regierungs-

bezirks, so wie alle betreffende Behörden, namentlich die Zoll-, Forst- und Polizeibeamten und die Gensdarmerie hiermit auf, nach allen hierdurch gesetzlich bekannt gemachten Vorschriften genau sich zu achten, und resp. deren pünktliche Vollziehung überall zu sichern.

Trier, den 11. September 1818.

Königl. Preuss. Regierung.

N.° 297.

Die Abgabe und Nachversteuerung der vorhandenen Bestände an ausländischen Waaren in Folge der transitorischen Verordnung v. 26. Mai d. J.

Die in der Beilage zu gegenwärtigem Amtsblatte publizirte Verordnung, über transitorische Bestimmungen in Absicht des innern Verkehrs und die Nachsteuer von ausländischen Waaren vom 26. Mai d. J. enthält unterm Abschnitt II. von N.° 1 - 6 einschliesslich diejenigen Vorschriften und Grundsätze, welche in Ansehung der Nachversteuerung der Bestände an ausländischen, für den Handel bestimmten Waaren beobachtet werden sollen.

Die Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister unseres Regierungsbezirks haben daher sogleich nach dem Empfange unseres gedachten Amtsblattes N.° 65. eine öffentliche Bekanntmachung zu erlassen, wodurch alle Inhaber solcher Waaren aufgefordert werden, binnen 3 Tagen und spätestens den 25. dieses Monats die schriftliche Erklärung über ihre Bestände vorschriftsmässig und nach dem Inhalte der erwähnten transitorischen Verordnung vom 26. Mai d. J. bei denselben einzureichen. Zu dem Ende erhalten dieselben die muthmaslich nöthige Anzahl gedruckter Deklarations-Formulare. Sollte diese aber nicht hinreichen, so haben die Waaren-Inhaber solche durch geschriebene in der nämlichen Art zu ersetzen. Ueber die erfolgten Deklarationen haben die Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister ein Verzeichniss, enthaltend:

1) Namen, Stand und Wohnort des Waaren-Inhabers;
2) Natur der Waaren;
3) Gewicht (bei trockenen Waaren);

4) Inhalt (bei Flüssigkeiten);

5) Waaren: Bestimmung, z. E. Ausfuhr nach dem Auslande: Verbleiben im Innern, aufzusetzen und mit den schriftlichen Deklarationen der Waaren-Inhaber an die Herren Landräthe ihrer resp. Kreise einzusenden. Die Herren Landräthe haben über sämmtliche Verzeichnisse der Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister eine allgemeine Nachweisung mit den nemlichen Abtheilungen, aufzusetzen und denselben noch zwei andern Abtheilungen beizufügen, nämlich unter N.° 6) Steuerbetrag und unter N.° 7) zu bewilligende Fristen für die Erlegung der Steuern.

Die 6te Abtheilung können die Herren Landräthe unausgefüllt lassen, aber in die 7te haben sie ihr pflichtmässiges Gutachten über die zu bewilligenden Fristen einzutragen, und das Ganze in dem kürzesten Zeitraume an uns einzusenden.

Da bei dieser Nachversteuerung der Waarenbestände mit Mässigung und Zutrauen verfahren wird, so erwartet man auch die Erwiederung dieses Vertrauens durch redliche Erklärungen. Sollten die Herren Landräthe oder die Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister Ursache haben, die Richtigkeit einer Erklärung in Zweifel zu ziehen, so sind sie nicht nur berechtigt, sondern auch selbst streng verpflichtet, die Untersuchung der Waarenlager, nöthigenfalls auch die Einsehung der Bücher, unter Zuziehung eines Polizeibeamten oder Munizipalrathes vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Eben so sind sie befugt in Fällen, wo sie steuerbare Gegenstände, welche der Inhaber derselben als inländische bezeichnet aus überwiegenden Gründen für ausländische Erzeugnisse halten, in gleicher Art zu verfahren und verfahren zu lassen. In dem einen und in dem andern Fall aber muss das beobachtete Verfahren mit Anführung der besondern Beweggründe protokollarisch nachgewiesen werden.

Sofern Privatpersonen Vorräthe aufgenommen haben, welche Gewerbtreibenden gehören, oder nicht unmittelbar zu der erstern eigenen Konsumtion bestimmt sind, haben sie die nämlichen Erklärungen wie die Gewerbtreibenden abzugeben, bei Gefahr, wegen Umgehung der Abgaben,

in Anspruch genommen zu werden. Uebrigens können auch hier ähnliche Maasregeln, wie bei den Gewerbtreibenden angeordnet werden.

Wirthe, Schenker, und alle diejenigen, welche mit fremden Weinen, Brandweinen, und andern steuerbaren Getränken, Handel oder Gewerbe treiben, haben, wie es sich von selbst versteht, ebenfalls ihre Bestände zu erklären.

Trier, den 11. September 1818.

Königl. Preuss. Regierung.

N.° 298.

Die Erhebung der städtischen Oktrois und der Wasserzolle auf der Saar und auf der Mosel.

Da vermöge des §. 18. des in der Beilage zu dem gegenwärtigen Amtsblatt publizirten Gesetzes über den Zoll und die Verbrauchssteuer vom 26. Mai d. J. alle Kommunal- oder Privat-, Handels- und Consumtionsabgaben von *ausländischen* Waaren mit dem Tage, wo jenes Gesetz in Kraft tritt, hinwegfallen, für deren Ersatz aber nach dem §. 19. eine Entschädigung in dem Falle zugesichert ist, wenn dergleichen Erhebungen sich auf *spezielle lästige* Erwerbstitel begründen; und da vermöge des §. 17. des nämlichen Gesetzes alle Staats-, Kommunal- und Privat-Binnenzölle, welche hin und wieder noch bestehen, ebenfalls aufgehoben, da hingegen durch den §. 20. alle wohlbegründete Erhebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschifffahrt und Flösserei dienen, ausdrücklich vorgehalten, und jene, welche auf der Mosel und Saar bestehen, durch den Art. 117. der Wiener-Kongressakte vom 9. Juni 1815 ausdrücklich bestätiget sind, so setzen wir, zur Vermeidung aller Zweifel über die Auslegung jener Artikel, hiermit folgendes fest:

1) Die Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister derjenigen Gemeinden unseres Regierungsbezirks, in welchen bisher Oktroigebühren von *ausländischen* Waaren erhoben worden sind, haben diese Erhebungen mit der Publikation des obenangeführten Gesetzes über den Zoll und die Verbrauchssteuer vom 26. Mai d. J. einzustellen, und im Fall die bisherigen Beträge derselben zur Bestreitung der gemeinheitlichen Ausgaben

unumgänglich nothwendig sind, andere Lokalauflagen mit Zuziehung und nach vorheriger Begutachtung des Munizipalrathes vorzuschlagen und die desfallsigen Berathschlagungs-Protokolle uns binnen 3 Wochen einzureichen, indem die gedachte Oktroi nicht speziell und nicht lästiger Weise erworben worden sind.

2) Die verschiedenen Beamten der Wasserzölle der Saar und auf der Mosel haben ihre Dienstverrichtungen und Erhebungen in der bisherigen Art fortzusetzen.

Trier, den 11. September 1818.

Königl. Preuss. Regierung.

Gesetz über den Zoll und die Verbrauchssteuer von ausländischen Waaren und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staats.

Vom 26. Mai 1818.

Wir FRIEDRICH WILHELM, von Gottes Gnaden, König von Preussen etc.

Haben bereits durch die Finanzgesetze vom 27. Oktober 1810 und 7. September 1811 die Vorzüge einer einfachen Steuerverfassung anerkannt. Eine gründlich verbesserte Finanz-Gesetzgebung kann sich jedoch um so mehr nur allmälig entwickeln, als der Staatsbedarf niemals dem Zufalle preis gegeben werden darf.

Die bisher erwogene Verbesserungen des Steuerwesens beruhen auf besondern Verhältnissen des Innern, und unterliegen noch der nähern Prüfung. Allgemein und klar zeigt sich aber schon jetzt das Bedürfniss, die Beschränkungen des freien Verkehrs zwischen den verschiedenen Provinzen des Staats selbst aufzuheben, die Zoll-Linien überall auf die gegenwärtigen Grenzen der Monarchie vorzurücken, auch durch eine angemessene Besteuerung des äussern Handels und des Verbrauchs fremder Waaren, die inländische Gewerbsamkeit zu schützen und dem Staate das Einkommen zu sichern, welches Handel und Luxus, ohne Erschwerung des Verkehrs, gewähren können.

Wir haben alle sich hierauf beziehenden und zu Unserer Kenntniss gekommenen Verhältnisse sorgfältig prüfen lassen, und verordnen,

nachdem Wir darüber das Gutachten Unsers Staatsraths vernommen haben, deshalb nunmehr wie folget:

§. 1. Alle fremde Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staats eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.

§. 2. Allen inländischen Erzeugnissen der Natur und Kunst wird die Ausfuhr verstattet.

§. 3. Ausnahmen hiervon sind zulässig aus polizeilichen Rücksichten, und auf bestimmte Zeit.

§. 4. Der Verkehr mit Salz und Spielkarten ist, nach den besondern Anordnungen deshalb, zu beurtheilen.

§. 5. Die vorstehend ausgesprochene Handelsfreiheit soll den Verhandlungen mit andern Staaten in der Regel zur Grundlage dienen.

Erleichterungen, welche die Unterthanen des Staats in andern Ländern bei ihrem Verkehr geniessen, sollen, so weit es die Verschiedenheit der Verhältnisse gestattet, erwiedert, und zur Beförderung des wechselseitigen Verkehrs, sollen, wo es erforderlich und zulässig, besondere Handelsverträge geschlossen werden.

Dagegen bleibt es aber auch vorbehalten, Beschränkungen, wodurch der Verkehr der Unterthanen des Staats in fremden Ländern wesentlich leidet, durch angemessene Maasregeln zu vergelten.

§. 6. Bei der Einfuhr wird von fremden Waaren ein Zoll erhoben, der in der Regel einen halben Thaler für den preussischen Zentner beträgt.

Die Waaren, welche, von dieser Regel ausgenommen, zollfrei eingehen, oder mit niedrigern oder höhern Zollsätzen belegt sind, weiset der Tarif (die Erhebungsrolle) besonders nach.

§. 7. Bei der Ausfuhr gilt die Zollfreiheit als Regel. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

§. 8. Ausser dem Einfuhrzolle soll von mehreren fremden Waaren des Auslandes, bei deren Verbleibeng im Lande, eine Verbrauchssteuer erhoben werden.

Diese Steuer soll bei Fabrik- und Manufakturwaaren des Auslandes, *Zehn* vom Hundert des Werths nach Durchschnittspreisen, in der Regel nicht übersteigen; sie soll aber geringer seyn, wo es, unbeschadet der inländischen Gewerbsamkeit, geschehen kann.

Die Waaren, welche der Verbrauchssteuer unterworfen sind, benennet der Tarif.

§. 9. Die Erhebung dieser Gefälle geschieht nach Gewicht, Maas oder Stückzahl.

§. 10. Ausser den Gefällen sind, wenn Waaren nach den Vorschriften der besondern Zoll- und Steuerordnung mit Begleitscheinen versehen, oder mit Verschluss belegt werden, die im Tarife bestimmten Zettel- und Siegelgelder zu entrichten.

§. 11. Nach diesen Grundsätzen ist:

ein Tarif für die östlichen Provinzen,

nämlich: Preussen, Westpreussen, Brandenburg, Pommern, Schlesien, Posen und Sachsen unter A.;

ein Tarif für die westlichen Provinzen,

nämlich: Westphalen, Cleve, Jülich, Berg und Niederrhein unter B.;

eine Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung,

welche die Maasregeln zur Sicherung der Einnahme und zum Schutze des inländischen Gewerbfleisses durch Aufsicht an den Grenzen, und die dabei stattfindenden Kontrollen und Formen, auch die Folge der Uebertretung dieser Vorschriften bestimmt,

vollzogen und gegenwärtigem Gesetze beigefügt worden.

§. 12. Von Gegenständen, die nicht im Lande bleiben, sondern blos durchgeführt werden, wird als Durchfuhrabgabe nur der Einfuhr- und Ausfuhrzoll nach dem Tarif erhoben.

§. 13. Gegenstände der Durchfuhr können innerhalb des Landes unter der geordneten Aufsicht umgeladen, auch, der Spedition oder des Zwischenhandels wegen, gelagert werden, ohne deshalb eine Verbrauchssteuer zu zahlen.

§. 14. In nachstehenden Fällen findet ausnahmsweise eine Verminderung der Zollgefälle bei der Durchfuhr Statt:

a) In den östlichen Provinzen sollen alle Gegenstände, welche im Tarife mit mehr als einem halben Thaler Zoll für den Zentner, sey es bei der Einfuhr oder bei der Ausfuhr, oder bei beiden zusammen genommen belegt sind, dennoch überhaupt nur einen halben Thaler für die Durchfuhr entrichten, wenn sie links der Oder eingehen, und entweder unmittelbar, oder auch nach vorgängiger Lagerung, zur Spedition oder zum Zwischenhandel auch wiederum links der Oder ausgeführt werden.

Bei der Landfracht kann dieser verminderte Zoll, wo es zulässig befunden wird, nach Pferdeladungen bestimmt und erhoben werden.

b) Eben diese Ermässigung des Zolls gilt für Waaren, die mit der Bestimmung zur Frankfurter und Naumburger Messe links der Oder eingehen, und von dieser Messe auch wiederum links der Oder ausgeführt werden.

c) Auch gilt dieselbe Ermässigung für Waaren, welche seewärts durch die Odermündungen einkommen, und links der Oder ausgehen.

§. 15. Wo ausserdem in Folge besonderer Oertlichkeit eine Ermässigung der Zollgefälle bei der Waarendurchfuhr begründet ist, wird solche besonders angeordnet und bekannt gemacht werden.

§. 16. Der Verkehr im Innern soll frei seyn, und keine Beschränkungen desselben zwischen den verschiedenen Provinzen oder Landestheilen des Staats künftig Statt finden.

§. 17. Alle Staats-, Kommunal- und Privat-Binnenzölle, welche hin und wieder noch bestehen, fallen daher weg, und zwar mit dem Tage, wo dieses Gesetz in Kraft tritt.

§. 18. Auch auf Kommunal- oder Privat-Handels- und Konsumtions-Abgaben von ausländischen Waaren, erstreckt sich die vorbestimmte Aufhebung.

§. 19. Ist indessen die Kommunal- oder Privaterhebung (§. 17 u. 18) durch spezielle lästige Erwerbstitel begründet; so wird dafür sofort ein

Ersatz nach dem Durchschnittsbetrage des reinen Einkommens aus den drei letzten Jahren ermittelt, und zur Zahlung in monatlichen Raten auf die Regierungskassen angewiesen.

§. 20. Die Rhein-Oktroigefälle, die Elb- und Weserzölle, und alle andere wohlbegründete Erhebungen und Leistungen, welche zu Unterhaltung der Stromschifffahrt und Flösserei, der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststrassen, Wege, Häfen, Leuchtthürme, Seezeichen, Krahne, Waagen, Niederlagen und andere Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gehören nicht zu den §. 17 u. 18 aufgehobenen Abgaben, und bleiben vielmehr für jetzt ausdrücklich vorbehalten.

§. 21. Wird der in den westlichen Provinzen gewonnene Wein aus diesen zur Verzehrung in die östlichen Provinzen versendet, so wird ausnahmsweise davon in letzteren ein Nachschuss an Verbrauchssteuer von Zwei und einem halben Thaler vom Eimer erhoben, so lange eine Gleichstellung der Steuer von fremden Weinen in beiden Landestheilen, aus Rücksichten auf den Weinhandel, nicht thunlich ist.

§. 22. Fremde, blos zollpflichtige Gegenstände, die den völligen tarifmässigen Einfuhrzoll, und fremde zugleich auch verbrauchssteuerpflichtige Gegenstände, welche auch die Verbrauchssteuer in den östlichen oder in den westlichen Provinzen entrichtet haben, werden bei der Versendung aus einem dieser beiden Haupttheile des Staats in den andern, wie einländische angesehen und behandelt.

§. 23. Fremde, bloss zur Durchfuhr durch beide Ländertheile bestimmte Gegenstände erlegen nur einmal den Ein- und Ausfuhrzoll, und zwar nach dem vollen Tarifsatz derjenigen Provinz, welche sie bei der Einfuhr und bei der Ausfuhr zuerst berühren.

§. 24. Abgesondert gelegene, auch vorspringende Landestheile, für welche besondere Verhältnisse es erfordern, können von Entrichtung des Zolles und der Verbrauchssteuer für fremde Gegenstände ausgeschlossen bleiben, und in dieser Beziehung eigene, der Oertlichkeit angemessene Verfassungen erhalten.

Der Verkehr solcher Landestheile mit dem übrigen Inlande, unterliegt den Beschränkungen, welche dieses Verhältniss erfordert.

§. 25. Abänderungen des Tarifs können, der Regel nach, nur nach den in diesem Gesetz ausgesprochenen Grundsätzen geschehen.

Mit Rücksicht hierauf und auf die Veränderungen der Waarenpreise soll der Tarifsatz alle drei Jahr berichtiget, und der Tarif selbst alsdann jedesmal landesherrlich vollzogen und vollständig von neuem herausgegeben werden.

§. 26. Erläuterungen des Tarifs, welche von Einfluss auf die Steuerpflichtigen sind, sollen nur jährlich auf einmal ausgesprochen, wenigstens acht Wochen vor dem 1. Januar zur öffentlichen Kenntniss gebracht, und erst von diesem Tage ab, angewandt werden.

§. 27. Eine Befreiung von den durch dieses Gesetz bestimmten Abgaben, oder eine Schadloshaltung wegen etwa behaupteter Exemtionen, findet nicht Statt.

§. 28. Bei der Auslegung dieses Gesetzes und seiner Beilagen soll nirgend auf die ältern Steuergesetze zurückgegangen, sondern nur in Anwendung gebracht werden, was wegen Auslegung zweifelhafter Gesetze im Allgemeinen vorgeschrieben ist.

§. 29. Die Anordnungen dieses Gesetzes treten in den drei westlichen Provinzen, sobald das Gesetz bekannt gemacht worden, in den sieben östlichen Provinzen aber erst mit dem Tage in Kraft, welchen eine besondere Bekanntmachung des Staatsministeriums annoch bestimmen soll.

Wir befehlen allen Unsern Unterthanen und Beamten, sich nach dem Inhalte dieses Gesetzes in allen Punkten genau zu achten.

Urkundlich ist dasselbe von Uns eigenhändig vollzogen, und mit Unserm königlichen Insiegel bedrückt worden.

Gegeben Berlin, den 26. Mai 1818.

(L. S.) FRIEDRICH WILHELM.

C. Fürst v. HARDENBERG. v. ALTENSTEIN.

Beglaubigt: FRIESE.

Zoll- und Verbrauchs-Steuer-Tarif für die Provinzen Westphalen, Cleve, Jülich, Berg und Niederrhein.

ERSTE ABTHEILUNG.

Gegenstände, welche gar keiner Abgabe unterworfen sind.

Ganz frei von dem Zolle und der Verbrauchs-Steuer bleiben:

1) Bäume, zum Verpflanzen, und Reben;
2) Bienenstöcke mit lebenden Bienen;
3) Branntweinspülich;
4) Dünger (thierischer oder Stall-);
5) Eier;
6) Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht, eines einzelnen, von der Grenze durchschnittenen Landguts;
7) Fische und Krebse (frische);
8) Futterkräuter und Heu;
9) Gartengewächse (frische) alle Blumen, Gemüse und Krautarten, Cichorien (ungetrocknete) Kartoffeln und Rüben;
10) Geflügel und kleines Wildpret aller Art;
11) Gold und Silber, gemünzt, in Barren und Bruch;
12) Hefen oder Bärme;
13) Hausgeräthe (gebrauchtes) von Anziehenden zur eigenen Benutzung;
14) Holz (Brenn- und Nutzholz), welches zu Lande verfahren wird, und nicht nach einer Holzablage zum Verschiffen bestimmt ist. Reisig und Besen daraus, Flechtweiden;
15) Kleidungsstücke der Reisenden, auch deren Reisegeräth und Viktualien zum Reiseverbrauch;
16) Lohkuchen, (ausgelaugte Lohe als Brennmaterial);
17) Milch;
18) Obst (frisches);
19) Rohr und Schilf;

20) Sämereien, für welche kein Tarifsatz namentlich ausgeworfen ist.

21) Sand, Lehm, Mergel und andere gewöhnliche Erdarten, die nicht mit einem Zolle namentlich betroffen sind;

22) Steine, (alle behauene und unbehauene Bruch-) Schiefer-, Ziegel- und Mauersteine bei dem Landtransport, insofern sie nicht nach einer Ablage zum Verschiffen bestimmt sind;

23) Stroh, Spreu, Häckerling;

24) Thiere (alle lebende), für welche kein Tarifsatz ausgeworfen ist;

25) Torf und Braunkohlen;

26) Trebern, Trestern.

ZWEITE ABTHEILUNG.

Gegenstände, welche dem Zolle und welche der Verbrauchs-Steuer unterworfen sind.

Zwölf gute Groschen, oder ein halber Thaler vom Preussischen Zentner wird in der Regel bei dem Eingange an Zoll, und weiter gar keine Abgabe, weder bei der Wiederausfuhr, noch bei dem Verbrauche im Lande erhoben.

Ausnahmen hiervon treten bei allen Gegenständen ein, welche entweder nach dem Vorhergehenden ganz frei, oder nach dem Folgenden andern Abgabesätzen namentlich unterworfen sind.

Zu den letztern gehören diejenigen Gegenstände, welche

a) einem geringeren oder höheren Einfuhrzolle als einen halben Thaler vom Zentner unterworfen sind, oder auch bei der Einfuhr unbelastet bleiben sollen;

b) bei der Ausfuhr mit einem Zolle belegt sind;

c) bei dem Verbleiben im Lande, neben dem Eingangszolle mit einer besondern Verbrauchs-Steuer belastet sind.

Es sind folgende Gegenstände, von welchen die beigesetzten Gefälle erhoben werden:

	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang. Rl.	Eingang. gr.	Eingang. pf	Ausgang. Rl.	Ausgang. gr.	Ausgang. pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	Verbrauchssteuer. gr.	Verbrauchssteuer. pf.
1	Abfälle von Gerbereien (Leimleder) von Seifensiedereien, Vitriolfabricken, Glashütten und der Fabrikation der Salpetersäure	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
2	Alaun	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	18	—
3	Apotheker- und Droguerie-Waaren: Chemische Fabrikate für den Medizinal- und Gewerbsgebrauch, und Präparate, welche in diesem Tarif nicht namentlich genannt sind, als: ätherische Oele, wohlriechende Wasser, Säuren, Salze u. s. w.	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
	Anmerk. Von rohen Erzeugnissen des Thier- und Pflanzenreichs etc. zum Medizinalgebrauche, welche in diesem Tarife nicht ausgenommen sind, wird blos der Zoll von zwölf Groschen bezahlt.										
4	Baumwolle,										
	a) rohe	Zentner	—	4	—	—	8	—	—	—	—
	b) Baumwollengarn,										
	1) weisses und Watten	Zentner	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	2) gefärbtes	Zentner	1	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	c) Baumwollenwaaren,										
	1) weisse einfarbige, und mehrfarbig gewebte, imgleichen halbbaumwollene, mit Wolle, Haaren oder Leinen gemischt	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	9	—
	2) gedruckte und feine weisse, als Mousseline, Gaze, Mull und dergleichen brochirte und gestickte Waaren, Petinet und alle Strumpfwaaren	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	12	—
5	Beinschwarz, Kiehnruss, Steinkohlenrus	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
6	Blei										
	- in Blöcken und altes	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	16	—
	- Waaren:										
	- grobe, als: Kessel, Röhren, Schroot, Platten etc.	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	—	—
	- feine, als: Spielzeug (s. ord. kurze Waaren)										
	- weiss	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	16	—
7	Bürstenbinder- und Siebmacher-Waaren:										
	a) grobe	Zentner	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	b) feine (s. kurze Waaren.)										
8	Eisen,										
	a) Guss in Gänsen und Masselen, Roheisen, altes Brucheisen, Eisenfeile, Hammerschlag	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—

Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang. Rl.	gr.	pf.	Ausgang. Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
b) geschmiedetes, als Stab- oder Stangen-, Reifen-, Schlösser-, Reck-, Kneip-, Band-, Zain-, Kraus-, Bolzen-, Wellen-	Zentner	—	6	—	—	—	—	—	6	—
c) Eisenblech:										
1) Schwarz- und Sturzblech aller Art . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
2) Weissblech aller Art	Zentner	—	12	—	—	—	—	2	—	—
d) Eisendraht und Anker	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
e) Waaren:										
1) grobe Gusswaaren in Oefen, Platten, Gittern etc.	Zentner	—	6	—	—	—	—	—	6	—
2) grobe, die aus geschmiedetem Eisen, Eisenblech, Stahl und Eisendraht gefertigt sind, als: Hespen, Aexte, Stemmeisen, Sensen, Sicheln, Degenklingen, Tuchmacher- und Schneiderscheeren, Halfterketten, Kaffeetrommeln und Mühlen, Bratpfannen, Schaufeln, Pletteisen, Striegeln, Holzschrauben, Nägel.	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
Ferner: grobe Waagebalken, Schraubstöcke, Schlösser, Feilen, Hämmer, Zangen u. s. w.	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	—
3) feine Werkzeuge der letztern Art, und andere feine Eisenwaaren (s. ordinäre kurze Waaren.)										
9 Erden,										
a) (Farbe) gelbe Erde, Braunroth, Ocker, Umbra, grüne und rothe Erde, Rothstein, Kreide . .	Zentner	—	4	—	—	—	—	—	—	—
b) andere:										
aa) Walkererde	Zentner	frei			—	4	—	—	—	—
bb) Töpfer- und Pfeifenthon, desgleichen für Steingut- und Porzellanfabriken	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
10 Erze aller Art, als Eisen- und Stahlstein, Stufen, Braunstein, Reiss und Wasserblei, Kobalt, Galmei und alle, die nicht namentlich in diesem Tarif ausgenommen sind	Zentner	frei			—	4	—	—	—	—
11 Farbewaaren,										
a) Maler- und Waschfarben, welche in diesem Tarif nicht namentlich genannt sind	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
b) Miniatur-Pastel-Farben und Tusche, in Blasen, Flaschen, Gläserchen, Täfelchen und Kästchen (wie ordinäre kurze Waaren.)										
12 Farbe- und Gerbekräuter, Wurzeln, Rinden, Blätter, Krapp, Waid, Sumach, Knoppern, Galläpfel, Kurkume, Querzitron	Zentner	frei			—	8	—	—	—	—
Anmerk. Alle übrigen zahlen den gewöhnlichen Eingangszoll.										

	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Zoll beim Eingang. Rl.	gr.	pf.	Zoll beim Ausgang Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
13	Flachs, Hanf, Werg, Heede	Zentner	frei			—	16	—	—	—	—
14	Getränke, Esswaaren und Spezereien,										
	a) Biere, aller Art, in Fässern (auch Meth) .	Tonne von 100 Quart	1	—	—	—	—	—	—	—	—
		Quart	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	b) Branntweine aller Art; auch Arrak, Rhum, Frazbranntweine und versetzte Branntweine in Fässern	Eimer von 60 Quart	—	16	—	—	—	—	—	—	—
		Quart	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	c) Weine und Most in Fässern: aa) fremde aller Art	Eimer	—	16	—	—	—	—	—	—	—
		Quart	—	—	—	—	—	—	—	2	3
	Ausnahme: Franken-, Pfälzer- und Rheinweine und Most, welche über die Grenze mit Baiern, Darmstadt und Nassau zu Lande, oder auf dem Rhein zwischen Bingen und Ehrenbreitstein eingehet	Eimer	—	16	—	—	—	—	—	—	—
		Quart	—	—	—	—	—	—	—	1	3
	d) Essig, aller Art, in Fässern	Eimer	—	16	—	—	—	—	1	—	—
	e) Speiseöl, aller Art, in Fässern . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	—	—
	f) Mineral-Wasser in Krügen und Flaschen . .	Zentner	—	6	—	—	—	—	—	—	—
	g) Alle andere Flüssigkeiten zum Tafelgenuss, welche in Flaschen, Gläsern und Kruken eingehen, als Liquere, feine Weine, Biere, Essige, Oele und Eingemachtes	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	und nach der Wahl der Steuernden, entweder	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	3
	oder	Quart	—	—	—	—	—	—	—	4	—
	h) Fleisch, frisches, ausgeschlachtetes, gesalzenes, geräuchertes, auch Schinken, Speck, Würste, desgleichen grosses Wild	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	—	6
	i) Fische, aa) Heringe aller Art	Tonne	—	8	—	—	—	—	—	8	—
	bb) Alle andere gesalzene, getrocknete oder geräucherte Fische	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
	h) Austern, Muscheln, Hummer	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
	l) Mehl aller Art, Graupe, Grüzze, Gries, Kraftmehl, Stärke, Puder, Reiss	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	—	—
	m) Butter und Käse aller Art	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	—	—
	n) Syrup	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
	o) Rosinen, Korinthen, Kastanien, Lorbeeren und Lorbeerblätter, Anis, Zitronen, Limonien, Pomeranzen, Orangen	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	—	8
	Verlangt der Steuerpflichtige die Auszählung der frischen Südfrüchte, so zahlt er für das . .	Stück	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	Verdorbene bleiben unversteuert, wenn sie in Gegenwart des Steueramts weggeworfen werden.										
	Anmerkung. Kastanien, welche über die südliche Grenze zwischen der Mosel und dem Rheine,										

Nr.	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang Rl.	gr.	pf.	Ausgang Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
	wie auch durch das Herzogthum Nassau eingehen, sind, wie frisches Obst, steuerfrei.										
	p) Kaffee, und alle Kaffee-Surogate, mit Einschluss des Cichorienpulvers, Kakao, Mandeln, Feigen, Datteln, Kubeben, trockene Orangen, Orangen und Zittronenschaalen, Pfeffer Piment oder englisches Gewürz, Ingwer, Galgant	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	q) Zucker aller Art, Zuckerwerk, trockene Konfitüren, Chokolade, Sago, Kapern, Oliven, Kaviar	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	9
	Für die inländischen Raffinerien geht aller rohe Zucker ohne Unterschied ein für nebenstehende Zoll- und Verbrauchs-Steuersätze . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	—	8
	r) Thee, Muskatennüsse und Blumen (Mazis) Nelken, Zimmet, Kassia, Kardamommen, Vanille, Safran	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	2	6
	s) Taback, 1) fabrizirter und unfabrizirter aller Art . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	2	6
	2) für Fabrikanten zahlt ausländischer Taback in ungedrehten Blättern und Stengeln . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	—	8
15	Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien.										
	a) Waitzen und Kleesaamen	Scheffel	—	1	6	—	—	1	—	—	—
	b) Leinsaat	Scheffel	—	1	6	—	—	1	—	—	—
	oder in Tonnen verpackt, welche nach der Maass- und Gewichtordnung vom 16ten Mai 1816 $37\frac{2}{3}$ Metzen enthalten sollen	Tonne	—	3	6	—	—	2	—	—	—
	c) Erbsen, Bohnen, Linsen, Spelz . . .	Scheffel	—	1	—	—	—	1	—	—	—
	d) Roggen, Gerste, Malz, Hirse, Schwaden und Buchwaizen	Scheffel	—	—	6	—	—	1	—	—	—
	e) Hafer und Wicken	Scheffel	—	—	3	—	—	1	—	—	—
	f) Rübsaat, Raps, Leindotter oder Döder, Hanfsaamen, Mohn	Scheffel	—	—	1	—	1	—	—	—	—
	g) Wacholderbeeren	Scheffel	—	—	1	—	1	—	—	—	—
	Alle vorgenannte Getreidearten, Sämereien und Hülsenfrüchte sind ganz Zollfrei, wenn die Quantität 2 Scheffel nicht übersteigt.										
16	Glas,										
	a) grünes Hohlglas	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	18	—
	b) weisses Hohlglas, Tafelglas ohne Unterschied der Farbe	Zentner	—	12	—	—	—	—	2	—	—
	c) geschliffenes und massives Glas, Glasperlen und Behänge	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	—

Nr.	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang. Rl.	gr.	pf.	Ausgang. Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
	d) Spiegelglas, belegtes oder unbelegtes										
	Gegossenes (geblasenes wie Tafelglas) 1) wenn das Stück nicht 2 □ Fuss Oberfläche hat . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	2) von 144 □ Zoll bis 300 □ Zoll Oberfläche einschliesslich . .	Stück	pro Zentner 12 Gr.		—	—	—	—	—	10	—
	3) von 300 □ Zoll bis 600 □ Zoll Oberfläche einschliesslich . .	Stück			—	—	—	—	1	4	—
	gegossenes und geblasenes ohne Unterschied 4) von 600 □ Z. bis 1100 □ Z.	Stück			—		—	-	3	8	—
	5) von 1100 □ Z. bis 1400 □ Z.	Stück			—	—	—	—	8	—	—
	6) von 1400 □ Z. bis 1700 □ Z.	Stück			—	—	—	—	13	12	—
	7) von 1700 □ Z. bis 1900 □ Z.	Stück			—	—	—	—	20	—	—
	8) von 1900 □ Z. bis 2200 □ Z. und alle, welche eine grössere Höhe und Breite haben	Stück			—	—	—	—	28	8	—
	e) Glasscherben und Bruch	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
17	Glätte (Blei-, Gold- und Silber-) . . .	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	16	—
18	Häute und Felle (rohe zur Gerberei) desgl. Haare,										
	a) trockne, amerikanische oder andere Häute .	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
	b) grüne oder gesalzene Häute, so wie alle Felle und Haare ohne Unterschied	Zentner	frei			1	12	—	—	—	—
19	Holz, Holzasche und Holzwaaren,										
	a) alle Farbehölzer in Blöcken und geraspelt (mit Ausnahme des Fernambuck) desgleichen Korkholz, Pockholz, uud Buxbaum	Zentner	frei			—	6	—	—	—	—
	(Fernambuck und alle aussereuropäische Tischlerhölzer sind dem gewöhnlichen Zollsatz von 12 Groschen beim Eingange unterworfen.)										
	b) Nutz- und Bauholz in Blöcken oder geschnitten, als: Bretter, Fassholz (Dauben), Bandstöcke, Stangen, Faschinen, Phahlholz, Flechtweiden. Reisig u. s. w.										
	bei dem Wassertransport die Last von 4000 Pf.	Last	—	8	-	—	12	—	—	-	—
	Anmerkung. Bei den Flössen in Blöcken werden 80 Kubikfuss auf eine Last gerechnet. Wird Holz zur Ablage gefahren, so wird auf 4 Pferde eine Last gerechnet.										
	c) Brennholz in Kloben zu Wasser	Klafter	—	1	—	—	3	—	—	—	—
	d) Asche (rohe)	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
	e) Waaren grobe, Böttcher, Drechsler, Korbpflechter, Stellmacher, Tischler, Wagner und alle rohe Holzwaaren, welche nicht bemahlt, lackirt, gebeitzt oder polirt sind, tragen blos den gewöhnlichen Zoll. feine (siehe kurze Waaren.)										

No.	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang. Rl.	gr.	pf.	Ausgang Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
20	Hörner, Hornspitzen, Klauen und Knochen .	Zentner	frei			-	12	-	—	—	—
21	Hutmacherarbeit (gefilzte)	Zentner	2	—	—	—	—	-	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	-	—	8	—
22	Instrumente, musikalische, mechanische, mathematische, optische, astronomische, chirurgische .	Zentner	2	—	—	—	—	—	-	—	—
23	Kalch und Gips (gebrannter)	die Tonne oder 4 Scheffel	—	4	—	—	—	-		—	—
24	Karden oder Weberdisteln	Zentner	frei			—	4	-	—	—	—
25	Kleider (fertige neue)	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	1	12	—
26	Kohlen,										
	a) Holzkohlen	die Pferdeladung oder 10 Zentner	frei			1	16	—	—	—	—
	b) Steinkohlen (Pferde, welche Kohlen tragen, [Saumthiere] werden zu 3 Zentner angeschlagen).	die Pferdeladung oder 10 Zentner	—	4	—	-	-	-	-	—	—
27	Kupfer,										
	a) Garkupfer und altes Bruchkupfer, Kupferfeile, Kupfermünzen	Zentner	—	12	—	—	—	—	-	—	—
	b) geschmiedetes, gewalztes, geschlagenes, Geschirrkupfer, Bleche, Dachplatten, Kupferdrath . .	Zentner	—	12	—	—	-	-	—	—	—
		Pfund	—	—	—	-	—	-	—	1	4
28	Kurze Waaren:										
	a) grobe, aus Messing. Kupfer, Zinn, Blei, gewöhnlichem Stahl, unvergoldet oder unversilbert; ferner: aus Porzelan, Glas, Holz, Horn, Leder Lack; Nürnberger Waaren, feine Drechsler- und Tischler-Waaren, Spielzeug, Klavierdrath, Siegellack, Blei- und Rothstifte, feine Bürsten, Stecknadeln, Nähnadeln, Knöpfe u. s. w.; Waffen aller Art, feine Schlösser, feine Eisengusswaaren, feine Sattler- und Riemer-Arbeiten, Sattel- und Reitzeuge, Peitschen, Brieftaschen, ordinaire lakirte Waaren, Röhre und Stöcke, Brillen, Dosen, Kämme, feine Seife, Parfümerie-Waaren; Messer, Scheren. Ringe, Schnallen, Fingerhüte, Pfeiffenröhre, Knöpfe, feine Werkzeuge, welche aus den im Eingange genannten Urstoffen gefertigt sind	Zentner	2	-	—		—	—	—	-	—
		Pfund	—	—	—	—	-	—	—	4	—

Nr.	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang Rl.	gr.	pf.	Ausgang. Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
	b) feine, alle Waaren, welche zum Theil oder ganz aus Gold, Silber, Platina, mit Gold- oder Silberbelegung, oder aus Semilor, Bronce und andern feinen Metallgemischen, oder aus feinem Stahle, Alabaster, Elfenbein, Schildplatt, Perlmutter, Bernstein, unächten und ächten Steinen und Perlen, Krystall, gefertigt sind mithin ausser den in der vorigen Rubrik zuletzt genannten Waaren.										
	Uhrketten, Flakres, Etuis, Degengehänge, Stutz- und Penduluhren, Kronenleuchter, Goldfäden, Goldblatt, feine lakirte Waaren;										
	Männer- und Frauenputz, gehäkelt, gestrickt, gestickt, Bonnets, Fächer, Blumen, Schmuckfedern- und Bast Strohhüte;										
	feine Posamentier-Waaren, Tressen, Tragbänder, feine Schuhe, lederne Handschuhe, Perückenmacherarbeit	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	16	—
29	Leder,										
	alles Leder ohne Unterschied, lohgares, weissgares, sämischgares, Juchten, Korduan, Saffian, Marokanisches u. s. w.	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	4
30	Leinengarn,										
	a) rohes	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
	b) gebleichtes, gefärbtes auch Zwirn . . .	Zentner	1	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Leinewand und Leinenwaaren,										
	a) graue Packleinewand und Segeltuch . . .	Zentner	—	4	—	—	—	—	—	—	—
	b) rohe ungebleichte Leinewand und Drillich .	Zentner	—	6	—	—	6	—	1	12	—
	Anmerkung: Geht für inländische Bleichereien frei von Zoll- und Verbrauchssteuer ein.										
	c) gebleichte, gefärbte und gedruckte Leinewand, Zwillich und Drillich, Tischzeug, Strumpfwaaren, Bänder, Battist, Kammertuch, Linon . . .	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	4
32	Lohe und Borke von Eichen, Fichten und Birken.	Zentner	frei			—	2	—	—	—	—
33	Lumpen	Zentner	frei			2	—	—	—	—	—
34	Matten (von Bast)	Zentner	—	4	—	—	—	—	—	—	—
35	Mennige	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	16	—
36	Messing,										
	a) rohes und Bruch-Messing, Glockengut, Messingfeile	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	b) gewalztes, gehämmertes, gezogenes, in Blechen und Drath	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	4

Nr.	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Zoll beim Eingang Rl.	gr.	pf.	Zoll beim Ausgang Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer Rl.	gr.	pf.
37	**Metallwaaren,** ganz grobe aus Kupfer, Messing und Zinn, gegossene und geschlagene, als Kessel, Pfannen, Töpfe, Mörser, Teller, Schüsseln, Löffel und dergleichen, die nicht unter den groben kurzen Waaren begriffen sind	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	9
38	**Mineralalkali,**										
	a) Soda (ungereinigte)	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
	b) Soda (gereinigte) Mineralalkali	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	8	—
39	**Papier,**										
	a) graues Lösch- und Packpapier	Zentner	—	4	—	—	—	—	—	—	—
	b) alle Papiergattungen und Pappdeckel (mit Ausnahme von grauem Lösch- und Packpapier)	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
	c) Papiertapeten	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	—	6
40	**Pelzwerk,**										
	a) (halbgares), auch gegerbte Schaaf- und Lämmerfälle, imgleichen Schaafpelze	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	9
	b) andere, Kürschnerarbeit, Rauchwaaren	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	2	8
41	**Polier-Mittel,** als Bolus, Bimstein, Blutstein, Schachtelhalm, Schmirgel, Trippel	Zentner	frei			—	8	—	—	—	—
42	**Pottasche,** Waidasche u. s. w.	Zentner	—	4	—	—	8	—	—	—	—
43	**Riemer-, Sattler, Schuhmacherwaaren:** **grobe:** Handwerkswaaren dieser Art; desgleichen Wagen, die nicht zu den Arbeiten 19 e. gehören **feine:** (siehe kurze Waaren).	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	6
44	**Salz,** (Kochsalz, Steinsalz,) zum Verbrauch im Lande einzuführen verboten, bei gestatteter Durchfuhr, wird der allgemeine Zollsatz erhoben.										
45	**Salzsäure**	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	8	—
46	**Schiespulver**	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	—	—
47	**Schmalte** (blaue Farbe)	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	12	—
48	**Schwefel**	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	-
49	**Seide.**										
	a) rohe Seide	Zentner	—	12	—	1	12	—	—	—	—
	b) gezwirnte und Nähseite, gefärbt und ungefärbt	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	—	10	—
	c) halbseidene Waaren aller Art	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	-	—	—	16	—
	d) Seidenzeuge aller Art, glatte und brochirte, Tafft, Atlas, Sammt u. s. w., wie auch Strumpf- und Bandwaaren und Petinet von Seide	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
		Pfund	—	—	—	—	—	—	1	12	—
50	**Seife,**										
	a) gemeine, grüne und schwarze	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
	b) weisse, französische und spanische	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—

Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben-Sätze. Zoll beim Eingang Rl.	gr.	pf.	Ausgang Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
51 Spielkarten zum Verbrauch im Lande einzuführen verboten. Beim Transito wird der gewöhnliche Zoll von 12 Groschen pro Zentner beim Eingange an der Grenze erhoben										
52 Spiesglanz (Antimonium)	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	8	—
53 Spitzen aller Art, geklöppelt, gestickt, gewebt und Blonden	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	16	—
54 Stahl, Rohstahl-Eisen, Stahlkuchen . . .	Zentner	frei			—	12	—	—	—	—
Rohstahl	Zentner	—	6	—	—	—	—	—	6	—
Raffinirter Stahl	Zentner	—	6	—	—	—	—	—	12	—
Stahldrath	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
55 Steine,										
a) Bruchsteine und behauene Steine aller Art, Mühlen- und Schleifsteine, Tuff-, Duck- und Weibersteine, Trass, beim Transport zu Wasser	Last	—	8	—	—	8	—	—	—	—
b) Ziegel- und Backsteine aller Art, bei dem Transport zu Wasser	1000 Stück	—	8	—	—	—	—	—	—	—
c) Flintensteine und Wetzsteine	Zentner	—	6	—	—	6	—	—	—	—
56 Talg und Lichte,										
a) Talg	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	4	—
b) Lichte	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
57 Terpentinöhl (Kiehnöhl)	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
58 Theer, Daggert und Pech	Zentner	—	4	—	—	—	—	—	—	—
59 Thran	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
60 Töpferwaaren,										
a) gemeine Töpferwaaren, Fliesen, Schmelztiegel	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
b) Steingut, Fayence, irdene Pfeifen . . .	Zentner	—	8	—	—	—	—	—	—	—
	Pfund	—	-	—	—	—	—	—	1	—
c) Porcellan, weisses	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	Pfund	—		—	—	—	—	—	2	—
d) Porcellan, farbiges	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	3	—
e) Porcellan, bemahltes und vergoldetes . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	Pfund	—	-	—	—	—	—	—	6	—
61 Uhren (Taschenuhren)										
a) von Gold	Dutzend	—	—	—	—	—	—	20	—	—
b) von Silber, Tomback u. s. w.	Dutzend	—	—	—	—	—	—	8	—	—
	Zentner	2	-	—	—	—	—	—	—	—
62 Vieh,										
a) Pferde, Maulesel, Maulthiere, Esel . . .	Stück	1	—	—	—	12	—	—	—	—
b) Ochsen und Stiere	Stück	—	16	—	—	8	—	—	—	—
Anmerkung. Vorgenannte Thiere sind steuerfrei, wenn aus dem Gebrauche, der von ihnen										

	Gegenstände.	Maasstab der Versteuerung.	Abgaben - Sätze. Zoll beim Eingang. Rl.	gr.	pf.	Ausgang Rl.	gr.	pf.	Verbrauchssteuer. Rl.	gr.	pf.
	beim Eingange gemacht wird, hervorgeht, dass sie nicht des Handels wegen, sondern als Zug oder Lastthiere eingehen.										
	c) Kühe und Fersen	Stück	—	8	—	—	4	—	—	—	—
	d) kleines, als: Schweine, Schaafe, Hammel, Ziegen.	Stück	—	2	—	—	1	—	—	—	—
62	Vitriol,										
	a) grüner Eisenvitriol	Zentner	—	6	—	—	—	—	—	—	—
	b) weisser (Zinkvitriol) und gemischter Kupfer- und Eisenvitriol	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	8	—
	c) blauer zyprischer (Kupfervitriol) . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	16	—
64	Vitriolöhl (englische Schwefelsäure) . . .	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	8	—
65	Wachsfabrikate,	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	a) Wachsleinwand	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	—	6
		Zentner	—	12	—	—	—	—	—	—	—
	b) Wachstafft	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	2
	c) Wachs- und Wallrathlichte	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	12	—
66	Wolle,										
	a) rohe	Zentner	frei			3	8	—	—	—	—
	b) wollenes und Kamelgarn, gefärbtes .	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
	c) wollene Waaren,	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	1) alle gewalkte und ungewalkte wollene Tuche und Zeuge von 8/4 Breite und darunter, Strümpfe, Bänder, Borten, Schnüre und Fussdecken oder Teppiche	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
	2) feines Tuch, gewalktes und ungewalktes von 9/4	Pfund	—	—	—	—	—	—	—	4	6
	Breite und darüber, Kasimir, Vigogne und Merino's	Zentner	2	—	—	—	—	—	—	—	—
67	Zink,	Pfund	-	—	—	—	—	—	—	9	—
	a) roher	Zentner	—	12	—	—	—	—	—	12	—
	b) in Blechen	Zentner	—	12	—	—	—	—	1	—	—

DRITTE ABTHEILUNG.

Gebühren für Zettel, Siegel und Bleie.

Es wird bezahlt:

Ein Begleitschein mit 2 Groschen.

Ein Blei N.° 1. zum Verschliessen von Wagen und Schiffen mit 2 Groschen.

Ein Blei N.° 2. zu den Collis von und über einem Zentner mit 1 Groschen.

Ein Blei N.° 3. zu den Collis unter einem Zentner mit . . 4 Pfennigen

Ein Siegel zum Verschluss mit 2 Pfennigen

VIERTE ABTHEILUNG.

Von der Verbrauchs-Steuer Berechnung nach dem Gewichte.

Tarif für die Thara.

Benennung der Gegenstände.	Art der Verpackung	Thara von 100 Pfund Brutto-Gewicht.
Kaufmanns-Waaren, als:		
Kaffee, Anis, Ingwer, Lorbeeren, Zitronen- und Pommeranzen-Schaalen, Mandeln, Rosinen, Pfeffer, Piment, Zimmt, Syrup, Butter u. dgl. mehr.	iu Fässern in Säcken in kleinen Ballen	12 Pfund. 3 Pfund. 6 Pfund.
Speiseöhle	in Fässern	15 Pfund.
Vitriol, Wachs, Talg, Weinstein und Alaun	in Fässern	10 Pfund.
Thee, mit Ausnahme des russischen Karavanenthees	in Kisten nebst Blei	20 bis 25 Pfund.
Tabacksblätter und Stengel	in Fässern in Ballen	10 Pfund. 5 Pfund.
Taback, holländischer Presstaback	in Fässern und Kisten	10 Pfund.
Zucker, roher weisser	in Fässern	12 Pfund.
Zucker, roher gelber und brauner	in Fässern	15 Pfund.

Allgemeine Bestimmungen.

1) Der Zoll wird vom Brutto-Gewicht, die Verbrauchssteuer-Abgabe aber vom Netto-Gewicht erhoben.

2) Es bleiben bei der Zoll- und Steuer-Erhebung ausser Betracht und werden nicht verzollt oder versteuert:

a) Quantitäten unter 1/8 Zentner, wenn der Zoll- und der Steuersatz einen halben Thaler oder weniger beträgt;

b) Quantitäten unter 1/32 Zentner, wenn die Abgabensätze über einen halben Thlr. bis 4 Thlr. betragen;

c) Quantitäten unter einem Pfunde auch bei höher besteuerten Gegenständen;

d) Quantitäten von einem Quart bei Flüssigkeiten, welche nach Maass versteuert werden.

3) Die Zahlung der Gefälle geschieht unter 5 Thaler ganz in Silbergeld; wenn aber 5 Thaler oder mehr in einer Post zu zahlen ist, muss der Zoll, so wie die Verbrauchssteuer, halb in Golde (den Friedrichsd'or zu 5 Thaler gerechnet) halb in Silbergeld entrichtet werden. Bei der Ausmittelung des Goldantheils dürfen beide Arten von Gefällen nicht zusammengerechnet werden. Zwischensummen, welche in Golde nicht zahlbar sind, werden nicht zur Berechnung des Goldantheils gezogen.

Gegeben Berlin, den 26sten Mai 1818.

(L. S.) FRIEDRICH WILHELM.

C. Fürst v. *Hardenberg* v. *Altenstein.*

Beglaubigt: *Friese.*

Zoll - und Verbrauchs - Steuer - Ordnung.

Wir FRIEDRICH WILHELM, von Gottes Gnaden, König von Preussen etc.

Die Bestimmungen, welche der Zoll- und Verbrauchs-Steuer-Ordnung im §. 11. des Gesetzes *über den Zoll, die Verbrauchs - Steuer von ausländischen Waaren und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staats* vorbehalten worden, ertheilen Wir nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths hiermit wie folgt:

I. Aufsicht zur Sicherung des richtigen Einganges der Steuern.

§. 1. Zum Schutze des inländischen Gewerbfleisses, und zur Sicherung der Abgaben, soll eine besondere Aufsicht längs der Landesgrenze in einem Raume Statt finden, dessen Breite nach der Oertlichkeit bestimmt wird.

1. Orte, wo eine besondere Aufsicht Statt findet a. Grenzbezirk.

§. 2. Dieser Raum heist der Grenzbezirk; seine Begrenzung gegen das Ausland die Grenzlinie, und gegen das Inland die Binnenlinie.

b. Zollstrassen u. Nebenwege.

§. 3. Durch den Grenzbezirk führen besonders bezeichnete Zollstrassen. Alle andere Wege durch denselben sind Nebenwege.

§. 4. Gewässer, auf welchen Güter - Versendungen Statt finden, sind als Zollstrassen anzusehen, wenn sie den Grenzbezirk durchschneiden.

Die Häfen am Meere, mit den polizeilich dazu angewiesenen Einfahrten, sind die Zollstrassen an der Seeseite.

§. 5. Der Transport über die Grenze und im Grenzbezirke von allen Gegenständen ohne Unterschied, darf in der Regel nur auf den Zollstrassen Statt finden. c. Transport im Grenzbezirk. aa. auf Zollstrassen.

§. 6. Als Ausnahme von der Regel ist der Transport auf Nebenwegen nur zulässig: bb. auf Nebenwegen. aaa. zu Lande und auf Binnengewässern.

a) bei Gegenständen, welche völlig abgabenfrei (Tarif-Abtheilung I.) und zugleich unverpackt sind, oder dergestallt vor Augen liegen, dass deren Beschaffenheit ohne Weitläuftigkeit sogleich erkannt werden kann;

b) bei rohen Erzeugnissen des Bodens und der Viehzucht einer und derselben Landwirthschaft, welche entweder ganz im Grenzbezirk liegt, oder von der Binnenlinie, oder von der Landesgrenze durchschnitten wird, im letzten Falle jedoch nur unter besonderen, von den Regierungen nach der Oertlichkeit vorzuschreibenden Aufsichtsmaassregeln;

c) bei völlig abgabefreien Gegenständen, welche verpackt und nicht unter der Ausnahme zu a. begriffen sind, desgleichen bei fremden abgabepflichtigen und inländischen gleichnamigen Gegenständen, welche ihre Bestimmungen nach einem Orte im Grenzbezirke haben, der ausser der Zollstrasse liegt;

d) bei der Ausfuhr solcher Waaren, von welchen weder ein Ausfuhrzoll erhoben, noch die Ausfuhr erwiesen werden muss.

In den unter *c.* und *d.* aufgestellten Fällen, muss jedoch der Waarenführer, welcher im Grenzbezirke Waaren von einem Orte zum anderen in grösserer Entfernung als eine Viertel Meile, oder aus einem Orte im Grenzbezirke, ins Binnenland, oder ins Ausland, oder durch den Grenzbezirk, oder aus dem Auslande, (welches aber nur über ein Grenz-Zollamt geschehen darf,) nach einem Bestimmungsorte im Grenzbezirke transportirt, sich durch besonders vorge-

schriebene Bescheinigungen gegen die Beamten ausweisen können, dass ihm die Erlaubniss ertheilt worden, die gehörig bezeichnete Waare in einer gewissen Frist auf einem bestimmten Wege im Grenzbezirke unvertheilt transportiren zu mögen.

bbb. am Seestrande.

§. 7. An der Küste leidet die Bestimmung (§. 4. und 5.), dass Waaren nur in bestimmte Häfen einzuführen sind, Ausnahme:

a) bei Fischerfahrzeugen, welche blos frische Produkte des Meeres einführen.

b) bei der Bergung des Strandguts.

d Beschränkung desselben auf die Tagesstunden.

§. 8. Der Transport von abgabepflichtigen ausländischen und gleichnamigen inländischen Gegenständen, über die Grenzlinie und innerhalb des Grenzbezirks, ist nur in den Tagesstunden erlaubt. Als Tagesstunden sollen in dieser Beziehung angesehen werden:

in den Monaten Januar, Februar, Oktober, November, Dezember, die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;

in den Monaten März, April, August, September, die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends.

in den Monaten Mai, Juni, Juli, von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends.

Ausnahmen hiervon finden nur Statt:

a) in Ansehung der Waaren, welche mit den gewöhnlichen Posten versandt werden, oder welche Reisende mit Extrapost bei sich führen, welches sich aber auf Transport von Kaufmannsgütern durch Extrapost nicht erstreckt;

b) wenn in ausserordentlichen Fällen die Erlaubniss des betreffenden Haupt-Zollamts oder Neben-Zollamts erster Klasse, so weit dieses an sich zur Expedition der Waaren-Transporte kompetent ist, vor der Ueberschreitung der Grenz- oder Binnenlinie ertheilt worden, welche Erlaubniss den Waarenführer, die Waare selbst, die Strasse und die Zeit, für welche solche gilt, benennen muss.

§. 9. Zur Aufsicht sollen auf der Grenzlinie oder zunächst derselben Zollämter und Ansageposten, auf der Binnenlinie selbst aber, wo es für nöthig erachtet wird, noch Kontrollämter errichtet werden. Im Grenzbezirke selbst sollen Grenzaufseher in allen Richtungen zu Pferde und zu Fusse patrouilliren. 2. Aufsichtsbehörden. a. z. Grenzaufsicht. aa. Zollämter, Ansageposten, Kontrollämter u. Grenzaufseher.

§. 10. Ein jedes Amt und jeder Ansageposten soll ein Schild mit dem Adler und einer Inschrift erhalten, woraus hervorgeht, welche Behörde dort ihren Sitz hat. aaa. Legitimation derselben durch Bezeichnung und Bekanntmachung.

Die Grenzaufseher sollen mit einem durch die Oberkleidung bedeckten Brustschilde (worauf der Königliche Namenszug, mit der Umschrift: Grenzaufseher, und einer Nummer) versehen seyn.

Der Minister der Finanzen soll eine, die ganze Monarchie umfassende Bekanntmachung erlassen, woraus sich ergiebt, welche Zollstrassen gebildet worden, wo sich die Ansageposten, die Haupt-Zollämter und Neben-Zollämter erster Klasse, so wie die Kontrollämter an denselben befinden.

§. 11. Die Erhebung des Zolles und der Verbsauchssteuer bei dem Eingange über die Grenzlinie, oder des Ausfuhrzolles bei dem Ausgange, geschieht durch die Zollämter; sie sind entweder Haupt-Zollämter, oder Neben-Zollämter erster oder zweiter Klasse, oder endlich Kontrollämter. bbb. Befugnisse der Haupt-Zollämter.

Bei den Haupt-Zollämtern ist jede Zoll- und Verbrauchssteuer-Entrichtung zulässig, sie mag noch so bedeutend seyn, die Einfuhr oder Ausfuhr betreffend. Sie sind in der Regel an den Grenzen allein ermächtigt, Begleitscheine (§. 26. u. f.) zu ertheilen, so wie die Eingangs- und Ausgangs-Bescheinigungen über Waaren, welche aus einem Ländertheile in den andern übergehen, und zugleich fremdes Gebiet berühren. Sie allein ertheilen die Ausgangs-Bescheinigungen über steuerpflichtige unversteuerte Waaren.

Bei den Neben-Zollämtern erster Klasse können nur solche Gegenstände ohne Unterschied ein- und ausgeführt werden, welche bloss Neben-Zollämter erster Klasse.

den Einfuhrzoll oder den Ausfuhrzoll entrichten, tragen sie aber auch Verbrauchssteuer, nur dann, wenn diese von einer ganzen Ladung unter zehn Thaler, oder wenn die Verbrauchsabgabe, womit der Gegenstand betroffen ist, nicht über einen Thaler vom Zentner beträgt. Begleitscheine und Ein- oder Ausgangs-Bescheinigungen, dürfen sie nur dann ausnahmsweise ausstellen, wenn sie durch den Minister der Finanzen besonders dazu ermächtigt sind.

Neben-Zollämter zweiter Klasse.

Wo örtliche Verhältnisse Neben-Zollämter zweiter Klasse für den kleinen Grenzverkehr erforderlich machen, sollen deren Erhebungs-Befugnisse bestimmt, und der Umgegend bekannt gemacht werden.

Kontrollämter.

Kontrollämter haben nur die Befugniss zur Erhebung des Ausfuhrzolles.

Grenzaufseher.

§. 12. Die Grenzaufseher sollen sich durchaus mit keiner Gelderhebung befassen; sie verrichten ihren Dienst nur auf den Ansageposten, oder durch patrouilliren.

Ansageposten werden da errichtet, wo das Haupt-Zollamt nicht nahe an der Grenzlinie, sondern weiter in den Grenzbezirk hinein liegt.

Bei den Ansageposten geschieht die Anmeldung eines Waarentransports, und die Begleitung desselben bis zum Grenz-Zollamte.

Durch den Dienst der Patrouillen soll die Grenzlinie, der Grenzbezirk und die Binnenlinie in allen Richtungen ununterbrochen unter Aufsicht gehalten werden.

Die Grenzaufseher, welche sich als solche nach §. 10. ausweisen, sind befugt:

a) Frachtfuhrwerke und Heerdenführer anzuhalten, sich ihre Zettel vorzeigen zu lassen, und sie, dem Augenscheine nach, mit den Ladungen zu vergleichen. Stimmen diese nicht überein; so behalten sie die Bezettelung an sich, und begleiten die Gegenstände in der Richtung, worin sie selbige finden, bis zu dem *nächsten Grenz- oder Steueramte.*

b) Reisende zu Wagen mit Gepäck, oder zu Pferde und zu Fuss mit Felleisen und dergleichen, welche sich auf einer Zollstrasse in der unbezweifelten Richtung nach dem Grenzamte finden, dürfen sie gar nicht anhalten.

Ist das Grenz-Zollamt aber im Rücken; so können sie, mit Ausnahme der mit gewöhnlichen Posten oder Extrapost Reisenden, den Nachweis der geschehenen Meldung fordern. Erfolgt dieser, so müssen sie Personen und Sachen ohne Stöhrung reisen lassen; im entgegen gesetzten Falle aber zum Zollamte zurückführen.

c) Kiepen und Packenträger, Handfuhrwerke, Bauerfuhrwerke, beladene Lastthiere, welche nicht verpackte Waaren führen, sind sie auf der Stelle zu revidiren befugt: insofern es erforderlich ist, um sich Ueberzeugung zu verschaffen, dass entweder keine steuerbaren Gegenstände geladen, oder diese gehörig angemeldet sind. Bei förmlich verpackten Waaren verfahren sie, entweder wie oben unter *a.* vorgeschrieben ist, oder führen solche zur Obrigkeit des nächsten Orts, um mit dieser eine Nachsuchung vorzunehmen.

d) Ledig angegebenes Fuhrwerk ohne Ausnahme können sie anhalten, um Ueberzeugung zu nehmen, dass es wirklich unbeladen ist.

e) Führer von Schiffsgefässen, welche weniger als fünf Lasten tragen können, sollen auf ihren Anruf, sobald wie zulässig, anhalten, und, je nachdem die Grenzaufseher es verlangen, entweder deren Ankunft auf Zollböten abwarten, oder dem Ufer zusteuern, und dort an dazu schicklichen Stellen anlegen.

f) Steuerbare Gegenstände, welche nicht mit dem vorgeschriebenen Ausweis versehen sind, damit nicht übereinstimmen, oder auf einer Strasse angetroffen werden, welche von der darin vorgeschriebenen abweicht, sind von den Grenzaufsehern in Beschlag zu nehmen, und in das nächste Amt abzuliefern.

Wer Fuhrwerk, Gepäck oder steuerbare Gegenstände führt,

ist den Grenzaufsehern bescheiden Folge zu leisten, und dasjenige zu unterlassen verpflichtet, wodurch er sie in Ausübung ihres Amts hindern würde.

bb, Durch Polizei und Forstbeamte.

§. 13. Polizei- und Forstbeamte werden hierdurch ausdrücklich verpflichtet, die Grenzbesetzung thätig zu unterstüzen. Sie haben insbesondere Verletzungen der Steuergesetze, welche bei Ausübung ihres Dienstes zu ihrer Kenntniss kommen, möglichst zu hindern, und auf jeden Fall zur näheren Untersuchung sogleich anzuzeigen.

Um dieser Verpflichtung vollständig zu genügen, haben sie die Befugniss, bei erheblichem Verdachte, dass eine Verletzung der Steuergesetze beabsichtigt werde, Personen und Waaren in so weit anzuhalten, als dieses den Grenzaufsehern selbst verstattet ist. Sie müssen jedoch entweder in ihrer Uniform gekleidet, oder durch ihre Bestallungen oder durch Brustschilde (§. 10.) sich sogleich zu legitimiren im Stande seyn.

b. Zur Aufsicht im Innern.

§. 14. Im Innern werden Steuerämter erster und zweiter Klasse gebildet, welchen die Erhebung des Zolles und der Verbrauchssteuer, und die Aufsicht auf die Steuerpflichtigen übertragen wird.

Durch Steuerämter erster Klasse.

Steuerämter erster Klasse sind zu jeder Erhebung des Eingangzolles und der Verbrauchssteuer von fremden Gegenständen befugt, welche gesetzlich im Innern geschehen darf.

Sie nehmen den Ausfuhrzoll ein, wenn ihn der Versender im Absendungsorte zahlen will; sie sind im Innern in der Regel allein befugt, Begleitscheine zu ertheilen.

Durch Steuerämter zweiter Klasse.

Steuerämter zweiter Klasse dürfen den Ausfuhrzoll ohne Ausnahme erheben.

Den Einfuhrzoll und die Verbrauchssteuer von fremden Waaren sollen sie, wenn auch die Fntrichtung im Innern erlaubt ist, nur dann erheben, wenn letztere Abgabe für Einen Empfänger in Einem Transporte nicht über Ein Hundert Thaler beträgt, und derselbe im Bezirk des Steueramt wohnhaft ist.

Für Orte, welche der Sitz eines lebhaften Verkehrs mit gewissen Gegenständen sind, wird der Minister der Finanzen angemessene Ausnahmen verstatten.

Zur Ertheilung von Begleitscheinen sind sie ohne Genehmigung der Regierung nicht ermächtigt, es sey denn, dass die Theilung eines Waarentransports nach §. 33. nöthig würde.

§. 15. Sind Gründe vorhanden, zu vermuthen, dass ein Gewerbtreibender sich einer Uebertretung der Steuergesetze schuldig gemacht habe: so sind zu deren Ausmittelung Revisionen der Waarenlager und Untersuchungen über die erfolgte Versteuerung der vorgefundenen Waaren, und selbst Hausvisitationen zulässig. Es muss jedoch ein dem Steueraufseher vorgesetzter Steuerbeamter nach Prüfung der Verdachtsgründe die Revision oder Visitation des Waarenlagers leiten; bei Hausvisitationen hingegen ein Beamter der Kommunalbehörde zugezogen werden. 3. Verfahren bei Ausübung der Aufsicht: *a.* über verdächtige Waarenlager.

Ist begründeter Verdacht vorhanden, dass andere Personen ein steuerpflichtiges Gewerbe heimlich treiben, oder heimlich Niederlagen steuerpflichtiger Waaren halten, solche bei sich bergen oder dulden, so sollen Nachsuchungen unter Beobachtung obiger Förmlichkeiten, jedoch nur auf schriftliche Anweisung eines Oberbeamten oder einer höhern Behörde und nur von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang geschehen können. und heimliche Niederlagen.

§. 16. Die zum Transport von Waaren in und durch den Grenz-Zollbezirk auf Nebenwegen erforderlichen Bescheinigungen, werden ertheilt: *b.* im Grenzbezirk: *aa.* bei Transporten durch Erforderung besonderer Legitimation;

a) über Gegenstände, welche aus der Fremde eingehen, von dem Grenz-Zollamte;

b) über Gegenstände, welche aus dem Innern des Landes in den Grenzbezirk eingehen, um darin zu bleiben, oder um ausgeführt zu werden, von jedem Steueramte oder von einem Kontrollamte auf der Binnenlinie;

c) über Gegenstände, welche von einem Orte des Grenzbrzirks zum andern, aus dem Grenzbezirk über die Landesgrenze ins Ausland, oder über die Binnenlinie landeinwärts gebracht werden, von dem Zollamte im Absendungsorte, oder in dessen Ermangelung von dem zunächst gelegenen;

d) in besonderen Fällen kann verstattet werden, dass die Eigenthümer gewisse Gegenstände selbst mit Legitimationen versehen, oder dass die Legitimationsscheine von der Ortsbehörde ausgestellt werden. Der Minister der Finanzen soll hierüber die näheren Bestimmungen treffen.

bb. beim Betriebe der Gewerbe;

§. 17. Innerhalb des Grenzbezirks können früher bestandene Gewerbe mit verbrauchssteuerpflichtigen fremden oder gleichnahmigen inländischen Gegenständen nur fortgesetzt und neue nur angefangen und betrieben werden, unter Beobachtung derjenigen Vorschriften, welche die Regierung nach der Oertlichkeit anordnen wird, um das Gewerbs- und Abgaben-Interesse zu sichern.

Die deshalb zu erlassenden Verfügungen sollen von beiden Abtheilungen der Regierungen gemeinschaftlich erwogen werden.

c. wegen Waaren, die zwar angegeben, aber noch nicht vollständig versteuert sind:
aa. Waarenverschluss;
aaa. was darunter verstanden wird

§. 18. Unter dem Waarenverschluss wird der Verschluss der Waare zu dem Zweck verstanden, sich bei Ortsveränderungen sicher zu stellen, dass die Waare dieselbe bleibt.

Er beschränkt sich nicht allein auf das Verbleien (Plombage), sondern begreift auch die Anwendung eines jeden andern passenden Verschlussmittels, z. B. Versiegelung, in sich. Die Bestimmungen der Amtsinstruktionen, welche den Waarenverschluss betreffen, sollen durch die Amtsblätter zur Kenntniss der Steuerbehörden und des Publikums gebracht werden.

bbb. wenn er statt findet.

§. 19. Der Waarenverschluss muss, so weit die Natur der Waare es zulässt, dann statt finden:

wenn Waaren unversteuert versendet werden, deren Menge und besondere Art, bei Ertheilung eines Begleitscheins, nicht so be-

stimmt ausgedrückt werden kann, dass eine Vertauschung unmöglich wäre.

Er kann nach der Willkühr des Versenders statt finden:

wenn es bei vollkommen bekannten Waaren, welche zum Ausgang deklarirt werden, auf den Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr ankommt.

Dem Grenz-Zollamte verbleibt indessen die Befugniss zur nochmaligen Revision, wenn dasselbe dazu eine Veranlassung findet.

§. 20. Das Abfertigungsamt bestimmt allein, welche Art des Verschlusses angewendet werden soll, und welche Zahl von Bleien, Siegeln u. s. w. anzulegen ist. Es kann von dem Wagenführer fordern, dass er diejenigen Vorrichtungen treffe, welche er für nöthig hält, um den Verschluss anzubringen. *ccc.* und wie er anzulegen ist;

Wie Emballagen, Behufs des Waarenverschlusses beschaffen seyn müssen, ergiebt der Inhalt der Amts-Instruktionen der Zollbehörden, welche nach §. 18. bekannt gemacht werden.

§. 21. Das Material an Blei, Lack und Licht, liefert das Abfertigungsamt ohne weitere Vergütung, gegen Bezahlung der im Tarif bestimmten Sätze. Das übrige zu diesen Verrichtungen erforderliche Material muss der Waarenführer liefern. *ddd.* Kosten desselben;

§. 22. Wird der Verschluss durch zufällige Umstände verletzt, so kann der Inhaber der Waare bei dem nächsten Steueramte erster Klasse auf genaue Untersuchung der Thatsache, Revision der Waare und auf neuen Verschluss antragen. Er lässt sich die darüber aufgenommenen Verhandlungen zustellen und giebt sie im weiteren Anmeldungsorte ab. Die Regierungen werden alsdann entscheiden, in wie fern die Wirkungen des verletzten Waarenverschlusses zu mildern sind. *eee.* Folgen zufälliger Verletzung des Verschlusses.

Trifft die unter Verschluss gesetzte Waare ohne, oder mit verletztem Verschluss im Anmeldungsorte ein; so folgt daraus, im Fall des nothwendigen Waarenverschlusses, das Recht des Staats, die Entrich-

tung des höchsten Zoll- und Verbrauchs-Steuer-Satzes zu verlangen, im Fall des willkührlichen Verschlusses aber die genaueste Revision der Ladung.

bb. Waarenrevision. *aaa.* Zweck desselben.

§. 23. Die Beamten sollen sich vermöge der Revision, entweder durch den Augenschein, oder durch Werkzeuge, die Ueberzeugung verschaffen, dass die Gegenstände nach Gattung, Zahl, Maass und Gewicht mit der Angabe übereinstimmen, und dass, — wenn die Revision der Gefälleberechnung wegen geschieht — kein mit einer höhern Abgabe belegter Gegenstand, als der angezeigte — wenn es aber auf eine Ausgangsbescheinigung ankommt — dass kein in der Abgabe niedriger belegter Gegenstand, als der angegebene, vorhanden ist.

Allgemeine Revision.

Geschieht die Vergleichung nach Zahl, Gewicht und Menge, ohne Eröffnung der Kollis, Fässer u. s. w., so ist die Waarenrevision bloss eine allgemeine.

Besondere Revision.

Findet ausserdem noch Eröffnung Statt, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass dieselbe Gattung Waare, und dass sie in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit vorhanden ist; so ist dieses eine spezielle Waarenrevision.

bbb. Obliegenheiten des Steuerpflichtigen bei der Revision;

§. 24. Der Steuerpflichtige muss den Beamten die Waaren in einem Zustande darlegen, worin sie sich obige Ueberzeugung verschaffen können, und die dazu erforderlichen Handleistungen, nach der Anweisung der Beamten, auf eigene Gefahr und Kosten verrichten.

ccc. Fälle, worin es nur der allgemeinen Revision bedarf; bei Transitogut;

§. 25. Bei Transitogut unterbleibt die specielle Revision im Ein- und Ausgange dann, wenn die Waaren entweder auf denjenigen Strassen transportirt werden, für welche kein Unterschied in der Abgabe den Gegenständen nach statt findet, oder aber, wenn der Einbringer den höchsten Satz an Eingangszoll entrichtet; jedoch in beiden Fällen unter der Voraussetzung, dass sie — welches das Zollamt zu beurtheilen hat, — unter völlig sichern Waarenverschluss genommen werden können, und mit diesem dergestallt im Ausgangsamte anlangen, dass dies keinen Verdacht einer vorgenommenen Vertauschung hegen darf.

Verbrauchssteuerpflichtige Waaren sind alsdann von der speziellen Revision im Eingangsamte frei, wenn deren Versendung nach einem Packhofe oder Steueramte, ohne Entrichtung der Verbrauchssteuer, zulässig ist, und ein völlig sicherer Waarenverschluss, nach dem Ermessen des Abfertigungsamtes, Statt finden kann. bei verbrauchssteuerpflichtigen Waaren;

Die spezielle Revision bei dem Ausgange der Waaren findet nur dann Statt, wenn es auf den Beweis des richtigen Ausganges ankommt, indem nur wenige Gegenstände mit einem Ausfuhrzolle belegt sind, und diese sich leicht von selbst unterscheiden. Wählt der Absender den Verschluss im Absendungsorte; so erleichtert dies die Revision. beim Ausgange;

§. 26. Begleitscheine sind Dokumente, welche von den Behörden in der Absicht ausgestellt werden, den richtigen Eingang im inländischen Bestimmungsort, oder die wirklich erfolgte Ausfuhr ausser Landes bei solchen Gegenständen nachzuweisen, von welchen *cc.* Begleitscheine *aaa.* Zweck;

a) die Verbrauchssteuer noch nicht erhoben ist;

b) von welchen die Zollgefälle gar nicht, oder nur nach geringeren Sätzen, die in bestimmten Fällen statt finden, entrichtet sind;

c) auf welchen bei der Bestimmung ausserhalb Landes ein Gefällerlass oder eine Ausfuhrprämie ruht.

§. 27. Der Begleitschein soll ein genaues Verzeichniss der Waaren, worauf er lautet, nach Maassgabe der vorhandenen Deklaration, die Zahl der Kollis, Fässer u. s. w. und deren Bezeichnung, ferner den Bestimmungsort, so wie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig ist, oder innerhalb dessen der Beweis der erreichten Bestimmung geführt werden muss. *bbb.* und wesentlicher Inhalt derselben;

Der nach Umständen und Entfernung zu bestimmende Zeitraum der Gültigkeit des Begleitscheins, soll jedoch in der Regel für den Transport zu Lande und auf Strömen, nicht vier Monate, beim Transport über See aber nicht sechs Monate überschreiten. In ungewöhnlichen Fällen bestimmt die Regierung, ob, wenn der vorgeschriebene

Zeitraum nicht beobachtet wird, die gesetzlichen Folgen dieser Versäumniss sogleich eintreten sollen, oder eine weitere Nachsicht zu gestatten ist.

Auch soll in den Begleitscheinen bemerkt werden, ob und durch welche Pfänder oder Bürgschaften Sicherheit für die Erreichung des Bestimmungsortes geleistet ist, so wie ferner: welche Art des Waarenverschlusses gewählt, und wie sie angelegt ist.

ccc. Verpflichtung des Waarenführers aus dem Begleitscheine;

§. 28. Der Waarenführer übernimmt aus dem Begleitscheine die Verpflichtung, für die Gefälle zu haften, und dieselbe Waare in dem bestimmten Zeitraume, an dem angegebenen Orte zur Revision und weitern Abfertigung unverändert zu gestellen.

ddd. Nachweisung, dass dieselbe erfüllt worden sey;

§. 29. Diese Verpflichtung erlischt nur dann, wenn dem Waarenführer durch das ihm bestimmte Amt bescheinigt wird, dass er allen jenen Obliegenheiten völlig genügt habe, worauf sodann die Löschung der geleisteten Bürgschaft oder Sicherheit erfolgt.

eee. Erleichterungen hierbei;

§. 30. Findet sich im Ausgangsamte, in der Packhofsstadt oder im Versteuerungsamte, eine Abweichung von zwei von Hundert mehr oder minder, als in den Begleitscheinen angegeben ist; so soll sie, um den Verkehr nicht mit Kleinigkeiten zu belästigen, zum Vortheil der Staatskassen nicht in Anspruch genommen werden.

Sollten Naturereignisse oder Unglücksfälle den Waarenführer bei dem Transport innerhalb Landes verhindern, seine Reise fortzusetzen, und den Bestimmungsort in dem durch den Begleitschein bestimmten Zeitraum zu erreichen; so ist er verpflichtet, dem nächsten Steueramte Anzeige davon zu machen, welches entweder den Aufenthalt auf dem Begleitscheine bescheinigen, oder, wenn die Fortsetzung der Reise ganz unterbleibt, die Waare unter Lageraufsicht nehmen muss.

Privaterzeugnisse sollen jene amtliche Bescheinigung nicht ersetzen können.

fff. Verfahren mit den Begleitscheinen:

§. 31. In Rücksicht der Bestimmungen (§. 29.) braucht der Waarenführer so viele verschiedene Begleitscheine, als er Abladeorte für seine

Fracht hat; und die Aemter sollen ihm selbige hiernach, und wenn er es verlangt, sogar für jeden Waarenempfänger besonders austellen. wenn die Ladung an verschiedene Orte oder Empfänger bestimmt ist.

§. 32. Wenn eine Waarenladung, worüber nur ein Begleitschein ertheilt worden, eine veränderte Bestimmung erhält, so muss dies sofort dem nächsten Steueramte angezeigt werden, welches den abgeänderten Bestimmungsort auf der Rückseite des Begleitscheins nachrichtlich bemerkt. wenn die Bestimmung der ganzen Ladung unterwegs verändert wird;

§. 33. Machen besondere Verhältnisse es nöthig, dass eine Waarenladung, worüber nur *ein* Begleitschein ausgefertigt ist, während des Transports, der Kolliszahl nach, (nicht aber nach dem Inhalte der Fasttagen, welches nicht erlaubt ist) getheilt werden muss; so soll dem Waarenführer frei stehen, den Begleitschein bei dem nächsten Steueramte erster Klasse abzugeben, und die Ladung daselbst so unter besondere Lageraufsicht zu geben, dass neue Begleitscheine auf einzelne Theile der Ladung ausgefertigt werden können. wenn eine Ladung unterweges getheilt werden muss;

§. 34. Oeffentliche Niederlagen, in welchen fremde Waaren, von denen die Steuer gar nicht, oder nur zum Theil entrichtet ist, unter Aufsicht des Staats aufbewahrt werden, heissen Packhöfe. *dd.* Packhöfe. *aaa.* Erklärung, was Packhöfe,

§. 35. Das Recht, fremde unversteuerte Waaren auf gewisse Zeit in einem Packhofe niederzulegen, heisst das Niederlagerecht; diese Zeit, die Lagerfrist, und die Gebühr für die Benutzung, das Lagergeld. Niederlagerecht, Lagerfrist und Lagergeld sind;

Das Niederlagerecht kann nur Kauflleuten und Spediteurs bewilligt werden. Auf Wein soll es ausnahmsweise nur dann Anwendung finden, wenn dazu geeignete Räume im Packhofe vorhanden sind, und die Weine keine Behandlung erfordern. *bbb.* Regeln, wem das Niederlagerecht,

Auf Zoll findet in der Regel gar kein Niederlagerecht Statt.

Auf Verbrauchssteuer aber soll die Lagerfrist zwei Jahre nicht überschreiten. und auf wie lange die Lagerfrist zu gestatten ist;

§. 36, Als Ausnahme von der Regel, dass es für den Zoll kein Niederlagerecht giebt, soll zur Erleichterung des Handels und zur Vermeidung von Rückzahlung, wenn die Waaren westlich der Oder *ccc.* Ausnahme hiervon für den Zoll, in den Handelsplätzen an und links der Oder;

wieder ausgeführt werden, zu Stettin, Berlin, Frankfurt, Breslau, Magdeburg und Naumburg, für solche Waaren, welche nur dem Zoll, jedoch mit mehr als zwölf guten Groschen unterworfen sind, ein sechsmonatliches Lager gestattet seyn.

Der Eingangszoll wird alsdann erst bei Herunternahme der Waare vom Packhofe, auf jeden Fall aber nach Ablauf der sechsmonatlichen Frist auch dann entrichtet, wenn das Niederlagerecht in Bezug auf die Verbrauchssteuer noch länger dauert.

§. 37. Wird die Waare innerhalb der Lagerfrist zum Ausgange deklarirt und abgeführt, nach einer Richtung; für welche im Gesetze eine Erleichterung im Zoll vorgeschrieben ist; so wird der Eingangszoll darnach erhoben.

Der Versender haftet aber für die volle Abgabe, bis der wirkliche Ausgang vorschriftsmässig erwiesen ist.

§. 38. Wird verbrauchssteuerpflichtige Waare, nach verstrichener Lagerfrist für den Zoll, aus dem ferneren Lager für Verbrauchssteuer nach einer im Zoll erleichterten Richtung versandt; so kann, nach in gehöriger Form geführtem Beweise der Ausfuhr, ein Anspruch auf Vergütung der mehr gezahlten Zollgefälle gemacht werden.

§. 39. Wird die Waare aus dem Packhofslager nach einer anderen Packhofsstadt deklarirt und abgeführt, so ist das Niederlagerecht für den Zoll erloschen.

für den Speditionshandel von Stettin insbesondere.

§. 40. Für den Speditionshandel von Stettin ist jedoch gestattet, die Waare, bis drei Wochen nach der Einlagerung, nach Frankfurt, Berlin und Breslau als Speditionsgut zu deklariren und abzuführen, dergestalt, dass das sechsmonatliche Lagerrecht vom Eingange der Waare in der zweiten Packhofsstadt an, gerechnet wird.

für Handelsplätze links der Weser;

§. 41. Erfordert der Handel einiger Städte in den Provinzen links der Weser ähnliche Ausnahmen; so bleibt deren Bewilligung den Ministern der Finanzen und des Handels vorbehalten.

§. 42. Die Entrichtung des Lagergeldes soll nach folgenden Sätzen geschehen:

Für das Lager bis zu drei Monaten einschliesslich wird nichts entrichtet. *ddd.* Betrag des Lagergeldes in Packhofsräumen, die Eigenthum des Staats sind;

Für das Lager bis zu einem Jahre, vom ersten Tage des vierten Kalendermonats an monatlich:

bei trockner Waare vom Zentner sechs Pfennige,

bei nasser Waare vom Zentner ein Groschen.

Für das Lager bis zu zwei Jahren, für die zweiten zwölf Monate monatlich:

bei trockner Waare vom Zentner ein Groschen;

bei nasser Waare vom Zentner zwei Groschen.

Kollis unter einem Zentner, werden zur Entrichtung gleich solchen von einem Zentner gezogen.

Bei schwereren Kollis werden die Zwischensummen in Pfunden nicht mit zur Berechnung gebracht.

Jeder Monat wird nach dem Kalender und für voll gerechnet, wenn die Lagerfrist auch unter einem Monat dauert.

§. 43. Wo der Packhofsraum Privateigenthum ist, und der Staat nur die Aufsicht auf das Lager und die Verwaltung führt, wird das Lagergeld nach dem örtlichen Kostenbedarf für das Gelass und die Aufsicht festgestellt. die Privateigenthum sind;

§. 44. Die im Packhofslager befindliche Waare haftet dem Staate unbedingt für die davon schuldigen Gefälle nach demjenigen Tarif, der am Tage der Versteuerung gültig ist. Eine Herausgabe der Waare kann in keinem Falle, auch nicht von den Gerichtshöfen bei Konkursen, eher verlangt werden, bis die Gefälle bezahlt sind. *eee.* Rechte des Staats auf die Waaren im Packhofslager;

§. 45. Beim Eingang von Gegenständen auf Packhöfen und bei Versendung von denselben, finden im Allgemeinen dieselben Vorschriften Statt, welche für die Einfuhr von Waaren über die Grenze ohne Entrichtung der Steuer, und für die Ertheilung von Begleitscheinen, gegeben werden, und wobei besonders die künftige Bestimmung der *fff.* Verfahren auf den Packhöfen beim Eingange und der Versendung der Waaren im Allgemeinen;

Waare, ob sie zur Versendung, zum Packhofs- oder Privatlager, oder zum Verbrauch bestimmt ist, berücksichtiget werden muss.

bei der Revision von Waaren; die zur weitern Versendung sogleich angegeben werden:

§. 46. Transitogut und andere Waaren, welche zur weiteren Versendung angegeben sind, brauchen in den §. 25. bemerkten Fällen nur dann einer speziellen Revision unterworfen zu werden, wenn der Empfänger es wünscht, oder Verdacht einer Vertauschung vorhanden ist.

die vorerst am Abladeorte bleiben;

§. 47. Waaren, welche zur Konsumtion im Orte, zur Niederlage, oder zum Privatlager bestimmt sind, sollen innerhalb der in den Pacchofs-Reglements zu bestimmenden Zeit nach ihrer Ankunft, in Gegenwart des Empfängers, speziell revidirt werden. Ueber diejenigen, welche zur Niederlage kommen, erhält er einen Niederlageschein, welcher bei der Verabfolgung der Waaren zurückgegeben wird, und es stehet ihm frei, die Waare seinerseits zu verschliessen.

Dem Ermessen der Steuerbehörde bleibt es überlassen, in welchen Fällen sie den Waarenverschluss der lagernden Waaren nöthig erachtet.

Meldet sich der Empfänger nicht innerhalb der bestimmten Zeit nach Ankunft der Waare, um jenen Verhandlungen beizuwohnen; so kann das Verfahren ohne ihn geschehen.

bei der Bearbeitung der Waaren auf dem Lager.

§. 48. Den Eigenthümern und Disponenten der lagernden Güter steht es frei, auf der Niederlage, unter Aufsicht der Beamten, die Maasregeln zu treffen, welche die Erhaltung der Waare nöthig macht, sie zu dem Ende umzustürzen, anders zu verpacken, oder aufzufüllen.

Das Nettogewicht, oder der Inhalt der Waaren bei der ersten Revision darf aber durch dergleichen Maassregeln nie vermindert werden; so wie auch bei der Herunternahme der Waare, keine Vergütung für versteuerte Waare erfolgt, welche zur Ergänzung der unversteuerten gedient hat.

Veränderungen des Gewichts der Thara sind unter obigen Umständen erlaubt.

Die besonderen Packhofsreglements bestimmen nach den örtlichen Bedürfnissen, in wie weit Bearbeitungen der auf dem Packhofe la-

gernden Waaren auch für andere Zwecke, als den der blossen Erhaltung Statt finden können.

§. 49. Für eine jede Packhofsstadt soll, nach Maassgabe der örtlichen Umstände, ein besonderes Regulativ von dem Minister der Finanzen ertheilt, und dem Handelsstande daselbst bekannt gemacht werden. Besondere Packhofsreglements.

§. 50. Die Packhofsverwaltung muss für die wirthschaftliche Erhaltung der Packhofsräume in Dach und Fach, für sichern Verschluss derselben, für Abwendung von Feuersgefahr oder Brandstiftung aus Unvorsichtigkeit im Innern des Gebäudes und seiner nächsten Umgebungen, und für Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung unter den im Packhofe beschäftigten Personen, dem im vorigen §. erwähnten besonderen Packhofsregulativ gemäss, sorgen, und haftet für Beschädigungen der lagernden Waaren, die aus einer Unterlassung oder Vernachlässigung dieser Fürsorge entstehen. Verpflichtungen der Verwaltung in Rücksicht der lagernden Waaren.

Andere Beschädigungen der lagernden Waaren, und dieselben treffenden Unglücksfälle, hat sie dagegen nicht zu vertretten.

§. 51. Sind Güter, deren Eigenthümer und Empfänger unbekannt sind, ein Jahr im Packhofe geblieben; so soll dies und eine genaue Bezeichnung derselben, durch die Amts-, Intelligenz- und Zeitungs-Blätter der Provinz, zu zwei verschiedenen Malen von vier zu vier Wochen bekannt gemacht, und ein drei monatlicher Termin anberaumt werden, nach dessen Ablauf die Packhofsverwaltung, wenn sich niemand meldet, berechtigt ist, die Güter öffentlich in Gegenwart eines oberen Steuerbeamten meistbietend zu verkaufen. Der Ertrag soll nach Abzug des Lagergeldes und der Abgaben, neun Monate hindurch deponirt bleiben, nach deren Ablauf aber der Armenkasse verfallen. Verfahren mit unabgeholten Waaren, deren Eigenthümer unbekannt ist.

Sind dergleichen Güter einem schnellen Verderben ausgesetzt; so kann ein früherer Verkauf mit Genehmigung der Regierung in der Art geschehen, dass der Lizitationstermin im Orte zu zwei verschiedenen Malen innerhalb acht Tagen öffentlich bekannt gemacht wird.

deren Eigenthümer bekannt ist.

Ist der Eigenthümer bekannt; so soll er aufgefordert werden, die länger als zwei Jahr lagernden Güter in einer bestimmten Frist vom Packhofe herunter zu nehmen, welche vier Wochen nicht überschreiten darf, widrigensfalls damit, wie vorhin bemerkt, zum Verkauf geschritten, und der Ertrag, nach Abzug aller Kosten und Abgaben, dem Eigenthümer zugestellt werden soll.

ggg. Bestimmung welchen Handelsplätzen das Niederlagerecht zustehen soll,

§. 52. Welchen Handelsplätzen das Niederlagerecht unbedingt, und welchen es bedingt auf gewisse Gegenstände zugestanden werden soll, bestimmt das Ministerium des Handels.

und Bedingung wegen Gewährung des Packhofsraums daselbst;

An Orten, wo keine Packhöfe, und keine dem Staate zugehörigen Gebäude vorhanden sind, welche zu einer Packhofsanlage benutzt werden können, ist es Sache der Kaufmannschaft oder Kommune, welche eine solche Anlage wünschen, den nöthigen sicheren Raum zur Benutzung des Staats zu stellen, und wenn die Verwaltungskosten die Einnahmen an Lagergeld übersteigen, den Mehrbetrag zu decken.

ee. Privatlager: aaa. was unter dieser Benennung verstanden wird;

§. 53. Privatlager heisst die einem Privatmanne zugestandene Befugniss, Waaren bei sich zu lagern; von welchen Gefälle noch nicht entrichtet sind.

bbb. wem Privatlager gestattet werden;

§. 54. Das Privatlager soll bei solchen Waaren nicht Statt finden, bei welchen es auf die Identität ankommt; es soll Niemand Anspruch darauf haben, sondern lediglich von dem Ermessen der Verwaltung abhängen, wo, wann und unter welchen Bedingungen sie das Privatlager zu bewilligen, aufzuheben oder zu beschränken für gut findet.

Es bleibt für Wein in den Provinzen *östlich* der Weser, allen denen ausdrücklich versagt, welche mit Landwein handeln, diesen in ihrem Gewerbe brauchen oder Weinberge in der Nähe ihres Wohnorts besitzen.

ccc. Verpflichtungen, welche dem Inhaber eines Privatlagers obliegen.

§. 55. Der Inhaber eines Privatlagers haftet für die ihm in Rechnung gestellten Gefälle von den darin niedergelegten Waaren, insofern er deren Entrichtung an andern Orten, oder die Ausfuhr der Waaren in vorgeschriebener Art, nicht nachzuweisen vermag.

II. Erhebung der Steuern. 1. Bei der Steuererhebung anwendbare Maasse a. Versteuerung nach Gewicht; *aa.* Anwendung des Bruttogewichts auf die Verzollung;

§. 56. Der Zoll wird nach dem Bruttogewicht, die Verbrauchssteuer nach dem Nettogewicht berechnet und erhoben.

Unter *Bruttogewicht* wird das Gewicht der Waare in völlig verpacktem Zustande, mithin mit ihrer gewöhnlichen Umgebung für die Aufbewahrung, und mit ihrer besondern für den Transport verstanden.

Das Gewicht der für den Transport nöthigen besondern äussern Umgebung wird *Thara* genannt.

Ist die Umgebung für den Transport und für die Aufbewahrung nothwendig, ein und dieselbe, wie es z. B. bei Oele die gewöhnlichen Fässer sind; so ist ihr Gewicht die Thara.

des Nettogewichts auf die Entrichtung der Verbrauchsabgaben.

Das *Nettogewicht* ist das Gewicht nach Abzug der Thara. Die kleineren, zur unmittelbaren Sicherung der Waaren nöthigen Umschliessungen (Papier, Pappen, Bindfaden und dergleichen) werden bei Ermittelung des Nettogewichts nicht in Abzug gebracht, so wenig als Unreinigkeit und fremde Bestandtheile, welche der Waare beigemischt werden könnten.

bb. Thara: *aaa.* verhältnissmässige Vertheilung derselben bei Verzollung zusammengepackter, verschieden bezollter Waaren

§. 57. Sind Waaren, welche mit verschiedenen Zollsätzen belegt sind, in einer und derselben Umgebung verpackt, und ist der Inhaber nicht erbötig, die Gefälle nach dem Zollsatze für die darin befindliche am höchsten besteuerte Waare zu entrichten; so wird die Thara nach dem Verhältnisse der verschiedenen Gegenstände vertheilt.

bbb. Ausmittelung derselben bei Entrichtung der Verbrauchssteuer durch den Tharatarif,

§. 58 Dem Abgabentarif, welcher dieser Zollordnung beiliegt, ist ein Tharatarif zur allgemeinen Richtschnur beigefügt. Bei Flüssigkeiten, welche nach dem Gewichte in der Steuer angesetzt sind, und andern Gegenständen, welche ohne Unbequemlichkeit nicht netto dargestellt werden können, soll die Thara nach diesem Tarif berechnet werden, und der Steuerpflichtige hat kein Widerspruchsrecht gegen dessen Anwendung.

durch unmittelbare Verwiegung

Bei andern Gegenständen ist es der Wahl des Steuerpflichtigen überlassen, ob er den Tharatarif gelten lassen, die Waare netto verwiegen, oder das Nettogewicht durch Verwiegung der Thara ausmitteln lassen will.

Bei Gegenständen, für welche kein Satz in dem Tharatarif ausgeworfen ist, als Zeugwaaren, Hutzucker, gewöhnlicher Rollenkanaster u. s. w., wird die Thara durch Verwiegung ausgemittelt.

b. Versteuerung nach Maassen für Flüssigkeiten, *aa.* bei der Verzollung.

§. 59. Bei denjenigen Flüssigkeiten, welche nach Eimern oder Tonnen im Zolle veranschlagt sind, geschieht die Verzollung nach dem innern Rauminhalt der Gebinde.

Dieser wird alsdann durch äussere Visirung der Gebinde ermittelt, wenn die Uebereinstimmung des Inhalts mit der Deklaration durch den Augenschein nicht unbezweifelt feststeht.

Behauptet der Waarenführer, dass bei dem ganzen Transport über zehn vom Hundert Abgang sey; so kann er innere Visirung der Gebinde verlangen, und die Verzollung geschieht dann, insofern jene Behauptung richtig befunden wird, nach dem wirklichen Befunde.

Eine solche Ausmittelung muss aber jederzeit im ersten Abfertigungsamte geschehen, und der Waarenführer muss sich bequemen, weniger aufhaltende Abfertigungen Anderer vorangehen zu lassen.

bb. bei Entrichtung der Verbrauchssteuer.

§. 60. Nur von der in einem Gefässe wirklich vorhandenen Flüssigkeit hat der Steuerpflichtige die Verbrauchsabgabe zu entrichten. Das Gefäss wird indessen in allen Fällen für voll angenommmen, wo der Steuerpflichtige nicht ausdrücklich das Gegentheil behauptet, und die innere Visirung verlangt, welche alsdann im ersten Ab- oder Umladeorte erfolgen muss.

Ist diese dem Steuerpflichtigen dort nicht genehm, so tritt Versteuerung nach dem Rauminhalte der Gebinde ein.

2. Steuerpflichtigkeit: *a.* von welchen Waaren Steuer erhoben wird;

§. 61. Eine jede Waare, welche aus dem Auslande eingehet, wird als fremde betrachtet.

aa. allgemeiner Grundsatz für eingehende Waaren; *bb.* Ausnahmen hiervon: *aaa.* bei der Einfuhr im All-

§. 62. Zum Besten des inländischen Gewerbefleisses und Verkehrs sollen folgende Ausnahmen hiervon Statt finden können;

a) für Fabrikanten, welche mit eignen Fabrikaten, die kein Gegenstand der Verzehrung sind; ausländische Messen besuchen,

und den unverkauften Theil dieser, erweislich eignen Fabrikate zurückführen;

gemeinen zur Erleichterung des Verkehrs. Fälle, worin stattfindet: ein Erlass aller Einfuhrabgaben;

b) für Professionisten, welche die Märkte benachbarter Grenzörter mit ihrer eignen Handwerksarbeit bereisen, für denselben Fall;

c) Gegenstände, welche aus einem einheimischen Seehafen unmittelbar nach einem andern inländischen Seehafen, desgleichen Waaren, welche auf Grenzströmen, ohne Bestimmung nach dem Auslande, verschifft werden;

d) Gegenstände, welche vom Inlande zum Inlande durch das Ausland verfahren werden;

e) inländische Strandgüter von Schiffen, welche nach dem Auslaufen verunglückten, wenn die Thatsache vollständig nachgewiesen, und die Bergung und Lagerung des Guts unter Aufsicht von Beamten geschehen ist.

In den zu *a.* und *b.* bemerkten Fällen kann jedoch der Minister der Finanzen und des Handels noch besondere Sicherungsmaassregeln durch Waarenbezeichnung etc. etc. anordnen; auch kann die Zollbehörde, wenn sie zweifelhaft darüber ist, ob ein Missbrauch Staat gefunden hat, in allen Fällen auf Niederlegung oder Sicherstellung der Gefälle bis zur ausgemachten Sache bestehen.

eine Ermässigung der Eingangsgefälle;

§. 63. Gegenstände, welche zum Verarbeiten oder zur Veredlung mit der Bestimmung, die daraus gefertigte oder verbesserte Waare wiederum auszuführen, eingehen, können in der Steuer erleichtert werden.

In besondern Fällen kann dies auch geschehen, wenn Gegenstände zum Verarbeiten oder zur Veredlung nach dem Auslande gehen, und in verarbeitetem oder verbessertem Zustande zurückkommen.

Nähere Bestimmungen dieserhalb zu ertheilen, bleibt vorbehalten.

§. 64. Auf Gegenstände der Verzehrung findet die bewilligte Ausnahme §. 63. keine Anwendung.

ci. Erlass der Verbrauchssteuer.

§. 65. Fremden Gewerbtreibenden, welche inländische Märkte besuchen, soll von ihren unverkauften Waaren, Erlass der Verbrauchsabgaben bei der Wiederausfuhr gewährt werden, wenn die nöthigen Maassregeln getroffen sind, und man sich die Ueberzeugung verschafft hat, dass es dieselben Waaren sind, welche zum Marktverkehr eingiengen.

bbb. Bei dem Ein- und Ausgange solcher fremden Waaren, die nur wegen besonderer Verhältnisse der Seefahrt das Gebiet des Staats berühren: in Schiffen die einen Nothhafen suchen,

§. 66. Güter auf Schiffen, welche in einem Nothhafen einlaufen, sind im Ein- und Ausgange zollfrey, wenn die Laduug des Schiffes, welches den Nothhafen erweislich zu suchen gewzungen ist, nach einem andern Hafen bestimmt war, und wieder ausgeht, ohne dass etwas davon im Orte abgesetzt oder Verkehr damit getrieben worden.

Ist das Schiff so beschädigt, dass es die Ladung nicht wieder einnehmen kann, so ist der zollfreie Transport nach einem andern Hafen in andern Schiffen verstattet. Die Ausfuhr dahin muss aber längstens in einem Jahre erfolgen, und die Waare bis zur Ausfuhr in einem Packhofe gelagert haben.

deren Ladung nur zum Theil für das Inland bestimmt ist

§. 67. Seeschiffe, welche mit Frachten für in- und ausländische Häfen einlaufen, zahlen von demjenigen Theile der Ladung, welcher nach einem fremden Hafen bestimmt ist, dann keinen Zoll, wenn diese Bestimmung unbezweifelt nachgewiesen ist, kein Verkehr mit der Waare im Hafenplatze getrieben wird, und die Waare unberührt bleibt.

die Winterlager halten;

§. 68. Hiernach sind auch Seeschiffe zu behandeln, welche nach einem andern Hafen bestimmt sind, aber in der Absicht, zu überwintern einlaufen, und davon gleich bei dem Eingange Anzeige machen.

ccc. wegen erst nach erfolgter Einfuhr entstandener Verminderung der Waare;

§. 69. Eine Verminderung der eingegangenen fremden Waaren soll dann Anspruch auf Steuererlass begründen, wenn sie erweislich im Packhofslager durch zufällige Ereignisse Statt gefunden hat.

b. Wo die Steuer zu entrichten ist: aa. Allgemeine Verpflichtung beim Eingange zu versteuern;

§. 70. Die Abgaben, welche von der aus dem Auslande eingeführten Waare zu erlegen sind, sollen in der Regel an der Gränze erhoben werden. So lange die Abgaben noch nicht völlig bezahlt, oder

die Ausfuhr in den dazu geeigneten Fällen nachgewiesen worden, haftet die Waare den Staatskassen.

§. 71. Von der vorstehend ausgesprochenen allgemeinen Regel, dass der Eingangszoll im Grenz-Zollamte zu entrichten ist, können zur Begünstigung des Verkehrs folgende Ausnahmen eintreten: *bb.* Ausnahmen hiervon: *aaa.* für den Zoll; Fälle, worin sie statt finden;

1) für die Seeplätze mit besondern Vorhäfen, als: Stettin, mit den Oderausmündungen; Danzig mit Neufahrwasser, Königsberg und Elbing mit Pillau;
2) für den Waareneingang über Wittenberge und die Havel aufwärts;
3) für den Landeingang und für den Stromeingang auf der Memel mit russischen und polnischen rohen Produkten und mit der Bestimmung nach Königsberg und Memel;
4) für den Waareneingang Elbauf- und abwärts, mit der Deklaration nach Magdeburg;
5) für den Waareneingang Rheinauf- und abwärts, mit der Bestimmung nach solchen Orten; wo die Rangfahrt verfassungsmässig ist.
6) in denjenigen Fällen, in welchen ein unverzollter Waarentransport aus der Bewilligung des Packhofrechts für den Zoll, jetzt nach den Bestimmungen §. 36 — 40. oder künftig nach §. 41. zulässig ist.

§. 72. In den Fällen von 1 — 5 des vorstehenden §. geschieht die Verzollung im ersten Ab - oder Umladeorte. Bedingungen dabei;

Die Leichterung auf der Rhede und in den Vorhäfen wird, in Bezug auf die Verzollungspflicht, nicht als Umladung betrachtet.

Gehen Waarentransporte ein, für welche Stundung des Eingangszolles aus den zu 6. §. 71.) bemerkten Gründen verlangt wird; so muss der Waarenführer seine Bestimmung, durch ein von dem Empfänger ausgestelltes, und von dem Steueramte seines Wohnorts bescheinigtes Zeugniss nachweisen.

bbb für die Verbrauchssteuer;

§. 73. Eine Versendung ohne Entrichtung der Verbrauchssteuer, ist von der Grenze aus (und gleichmässig bei Versendungen von Packhöfen; nach §. 45.) zulässig, wenn die Waare versandt wird.

Fälle, worin sie stattfinden;

a) Zum Durchgange,

b) nach einer Packhofsstadt,

c) zur Versteuerung bei einem dazu berechtigtigten Konsumtions-Steueramte im Innern.

Sie ist aber auch in den Fällen *b*, *c*, unzulässig, wenn die Verbrauchssteuer von der ganzen Ladung unter drei Thaler beträgt.

Bedingungen dabei.

§. 74. In allen jenen Fällen (§. 73.) muss der Deklarant für die Verbrauchssteuer entweder: durch einen sichern Bürgen, der sich als Selbstschuldner verpflichtet, oder: durch sonstige Kaution, durch Niederlegung der Gefälle, durch Begleitung der Waare auf seine Kosten, Sicherheit gewähren.

Die Pfandlegung oder Bürgschaft muss, wenn die Waare genau bekannt ist, auf die zu berechnenden Gefälle, wenn dies nicht der Fall ist, auf den höchsten Abgabensatz gerichtet werden.

Von der Bestimmung der Steuerbehörde hängt es ab, in welchen Fällen sie die Begleitung der Waare nöthig erachtet.

Bekannten sichern In- und Ausländern kann die Waare auch ohne jene Sicherheitsmassregeln, überhaupt nach dem Ermessen der Steuerbehörde, überlassen werden.

§. 75. Aus der Bewilligung steuerfreier Versendungen folgt die Ertheilung der Begleitsscheine, worüber das Nöthige oben vorgeschrieben ist.

c. Besondere Begünstigung des Messguts.

§. 76. Die Ausnahmen von den allgemeinen Vorschriften für die Besteuerung, so wie die besondern Bestimmungen über die Anwendung der vorgedachten Ausnahmen, sollen, so weit sie den Messverkehr von Frankfurt an der Oder und Naumburg betreffen, in eine Messordnung gefasst werden.

Dieser Messordnung werden auch die Bestimmungen für den Fall

vorbehalten, wenn inländische Waaren dahin und von dort zurückgeführt werden, und es auf den Beweis ankommt, dass keine Vertauschung mit fremden gleichartigen Waaren vorgefallen ist.

§. 77. Bei dem Eingange der Waare muss die Zollstrasse bis zum Grenz-Zollamte genau eingehalten, und die Ladung unberührt gelassen werden. Ein jeder, welcher die Zollstrasse zu halten verpflichtet ist, soll vom Eingange über die Grenze grade auf das Grenz-Zollamt zufahren und daselbst anhalten, ohne sich unterweges willkührlich aufzuhalten.

3. Verfahren bei der Versteuerung: a. allgemeine Vorschriften: aa. für eingehende Waaren; aaa. Verhalten beim Eingange über die Grenzlinie bis zur Erreichung des Grenz-Zollamts unmittelbar;

Was Seeschiffer beim Einlaufen auf den Rehden und in den Häfen und Binnengewässern zu beobachten haben, enthalten die Hafenordnungen, auf welche daher verwiesen wird.

§. 78. Liegt das Grenz-Zollamt nicht unmittelbar an der Grenzlinie, so findet obige Vorschrift auf den vorliegenden Ansageposten Anwendung. Der Waarenführer übergiebt sämmtliche, seine Ladung betreffende Papiere, welche in seiner Gegenwart eingesiegelt und an das Grenz-Zollamt addressirt werden müssen, und sagt überdies an: die Zahl der Wagen und Pferde, wo möglich auch die der geladenen Stücke. Die eingesiegelten Dokumente werden einem Grenzaufseher überliefert, so wie ein, auf den Grund der Ansage, ausgefertigter Ansagezettel zur Ablieferung an das Amt, wohin der Aufseher das Fuhrwerk oder Schiffsgefäss begleitet.

oder nach vorgängiger Anmeldung bei dem etwa vorliegenden Ansageposten;

Diese Begleitung soll regelmässig ausgeführt werden, und so oft geschehen, als es die Beschaffenheit des Verkehrs, die Stärke der Grenzbesetzung, und die Entfernung des Grenz-Zollamts irgend zulässt, wenigstens aber müssen täglich vier Stunden bestimmt werden, in welchen die Ladungen pünktlich von den Ansageposten abgehen.

§. 79. Bei dem Grenz-Zollamte übergiebt der Waarenführer seine sämmtlichen, die Ladung betreffenden Papiere, in sofern kein Ansageposten vorhanden ist.

bbb. Deklaration bei dem Grenz-Zollamte. Mündliche Deklaration

Betragen die Zollgefälle einer Ladung nicht über fünf Thaler, und

die Konsumtionssteuergefälle auch nicht mehr; so ist der Waarenführer nur zu einer mündlichen Angabe (Deklaration) von dem Inhalte derselben nach den Vorschriften des folgenden §. verbunden.

Schriftliche Deklaration. Inhalt derselben.

§. 80. Die schriftliche Deklaration soll enthalten:

a) die Zahl der Wagen und Pferde, aus welchen der Transport besteht;

b) den Namen des Fuhrmanns (bei Schiffen den Namen oder die Nummern des Schiffsgefässes und den Namen des Schiffsführers);

c) den Namen der Waarenempfänger und deren Wohnort (nach den Frachtbriefen);

d) die Zahl der Kollis und Fastagen, und die Zeichen und Nummern derselben;

e) die Gattung und die Menge der Waaren, nach den Maassstäben welche der Tarif angiebt;

f) die Bescheinigung des Waarenführers, dass seine Angabe richtig sey, und dessen Unterschrift.

Ausfertigung derselben.

§. 81. Besitzt der Waarenführer nicht die hierzu erforderlichen Fähigkeiten, so entbindet ihn dieses nicht von der Fertigung der Angabe an solchen Orten, wo sich Privatpersonen (Zollabrechner oder Güterbestätiger) mit diesem Geschäfte befassen.

Auch soll der Waarenführer in Fällen, wo die Fertigung der Angabe durch das Grenz-Zollamt nach dem folgenden §. zulässig ist, sie dann selbst machen, wenn verschiedene Angaben für jeden Waarenempfänger nothwendig sind, um nach §. 31, und 86. verschiedene Begleitscheine oder Quittungen zu erlangen.

§. 82. Die Anfertigung der Angabe durch das Grenz-Zollamt tritt ein:

1) wenn die Unfähigkeit des Waarenführers nicht durch einen Zollabrechner ergänzt werden kann;

2) wenn der Waarenführer keine Frachtbriefe, oder andere über seine Ladung sprechenden Briefschaften besitzt, oder zu besitzen

vorgiebt, und die Ladung zugleich nicht genug zu kennen behauptet, um die verlangte Angabe zu fertigen oder fertigen zu lassen.

In diesen Fällen fertigt das Grenz-Zollamt die Angabe auf den Grund der übergebenen Papiere oder der mündlichen Anzeige, *unentgeldlich* aus; der Waarenführer bescheinigt deren Richtigkeit, und unterschreibt die Bescheinigung. Ist er des Schreibens nicht kundig; so muss er sein gewöhnliches Handzeichen oder Kreuz nach vorheriger Vorlesung beifügen. Zwei Beamte bescheinigen die Richtigkeit der Unterzeichnung.

In dem Falle zu 2. muss der Waarenführer seine Behauptung an Eidesstatt bekräftigen.

Giebt er sich als Eigenthümer an, so wird die schriftliche Angabe auf den Grund einer genauen speziellen Revision der Waare, in seiner Gegenwart und in einer darüber aufzunehmenden Verhandlung, gefertigt.

Giebt er sich als Frachtführer an, so hat er die Wahl, sich ein gleiches Verfahren gefallen zu lassen, oder den höchsten Zollsatz zu erlegen, und Kaution für die höchst möglichen Konsumtions-Steuergefälle zu stellen, worauf der Waarenverschluss und die Verabfolgung der Waare eintreten kann, oder aber einen Zeitraum zu bestimmen, innerhalb dessen er die Deklaration nachbringen will, und bleiben sodann die Waaren bis dahin im Gewahrsam des Amts.

§. 83. Die nöthigen gedruckten Formulare zu den Angaben sollen den Steuernden auf Verlangen von den Aemtern unentgeldlich verabreicht, und Anstalten getroffen werden, dass solche bei den preussischen Konsuln im Auslande zu erhalten sind.

§. 84. Auf den Grund der mündlichen oder schriftlichen Angabe wird zur Revision der Waare geschritten, und wenn jene durch diese als richtigt bestätigt wird, erfolgt die Entrichtung der schuldigen Gefälle. *ccc.* Revision auf den Grund der Deklaration und Versteuerung in Folge derselben.

In wiefern die Revision abgelehnt werden kann.

Wünscht der Waarenführer, dass ein Theil der Ladung nicht revidirt werde: so kann hierin gegen Entrichtung des höchsten Abgabensatzes im Tarif gewillfahrt werden.

Ausnahme in latzterm Falle, wegen Verdacht eines beabsichtigten Verbrechens.

§. 85. Ist indessen Verdacht vorhanden, dass unter dem Schutze des Privatverschlusses Verbrechen beabsichtigt werden, z. B. Einbringung falscher Münzen, nachgemachten Stempelpapiers u. s. w., so haben die Grenz-Zollämter gleich den Polizeibehörden die Verpflichtung, dem nächsten Gerichte davon Anzeige zu machen, und vorläufig zu sorgen, dass der verdächtige Gegenstand der Untersuchung nicht entzogen werden könne.

ddd. Abfertigung nach vollständiger Versteuerung; Quittungen;

§. 86. Nach erfolgter Abgabenzahlung soll dem Waarenführer eine Quittung über den Zoll, und eine über die Verbrauchsteuer, erstere auf dem Duplikat der Angabe, wenn schriftlich angemeldet ist, ausgehändigt werden; so wie er sämmtliche überlieferte Papiere, ein jedes Stück mit dem Zollstempel versehen, zurück erhalten muss.

Wünscht der Waarenführer statt dieser allgemeinen Quittung besondere Quittungen für jeden Waarenempfänger; so soll seinem Antrage gewillfahrt werden, wenn er nach §. 81. für jeden Theil der Ladung, für welchen er eine besondere Quittung wünscht, eine besondere schriftliche Angabe eingereicht hat.

Anweisung wegen des weiteren Verhaltens im Grenzbezirke;

§. 87. Ausser der Quittung soll auf dem Duplikat der Angabe bemerkt werden, innerhalb welcher Frist, und auf welcher Strasse die Waare durch den Grenz-Zollbezirk zu führen, ob sie in keinem, oder in welchem Kontrollamte anzumelden ist. Bleibt die Waare im Grenzbezirke; so ist hiernach das Nöthige zu bemerken.

eee. Anmeldung bei dem Kontrollamte; bei Landtransporten;

§. 88. Ist die Anmeldung in einem Kontrollamte vorgeschrieben; so werden demselben die Quittungen und Duplikate der Angaben abgegeben, die Ladung wird von ihm einer allgemeinen Revision unterworfen, und wenn sich hierbei nichts zu erinnern findet; so erhält der Waarenführer obige Papiere, mit der Bescheinigung, dass die Anmeldung geschehen ist, und mit einer Anmeldungsnummer versehen,

zurück. Das Kontrollamt hat indessen auch die Befugniss zu speziellen Revisionen bei erheblichen Gründen.

§. 89. Versendungen auf grossen Strömen in Gefässen, welche in der Regel zum Transport gebraucht werden, sind nur zu einer einmaligen Anmeldung im Grenz-Zollamte, und nicht zu einer zweiten im Grenz-Kontrollamte, verpflichtet. Dagegen unterliegen Versendungen in Gefässen, die nicht 5 Lasten zu 4000 Pfund tragen können, wie bei dem Strassenverkehr, einer zweifachen Anmeldung und Revision, wenn Kontrollämter vorhanden sind.

bei Wassertransporten;

§. 90. In denjenigen Fällen, in welchen es zulässig ist, nur den Zoll, nicht aber die Verbrauchssteuer im Grenzamte zu entrichten, ändert sich das vorher bestimmte Verfahren nur in Absicht der Revision.

Letztere erstreckt sich alsdann nothwendig nur so weit, als zu Ermittelung des Zollsatzes erforderlich ist. In Bezug auf die Verbrauchssteuer steht es dem Waarenführer frei, ob er die Waaren zugleich einer solchen Revision unterwerfen will, wornach letztere Steuer mit Ueberzeugung richtig berechnet werden kann, oder ob er den Waarenverschluss vorzieht.

fff. Abänderung des vorstehend vorgeschriebenen Verfahrens; wenn von verbrauchssteuerpflichtigen Waaren nach §. 73. blos der Eingangszoll an der Grenze entrichtet wird;

Bei der Abfertigung tritt hier das Begleitschein-Verfahren nach den Vorschriften §. 26. ein.

§. 91. Der Fall, dass weder Zoll noch Verbrauchssteuer an der Grenze entrichtet wird, tritt nur als Ausnahme nach §. 71. ein, und soll der Minister der Finanzen deshalb das Nähere nach der Oertlichkeit anordnen, insofern die vorher, wegen blos verbrauchssteuerpflichtiger Transporte gegebenen Vorschriften nicht ausreichen, oder nicht ohne Belästigung anwendbar seyn sollten.

Wenn steuerpflichtige Waaren auch ohne Zahlung des Eingangszolles an der Grenze nach §. 71. eingelassen werden:

§. 92. Werden Waaren ausgeführt, welche mit einem Ausgangszolle belegt sind; so kann derselbe nach der Wahl des Versenders oder Waarenführers, jedoch in jedem Falle unter Gestellung der Waare zur Revision entweder im Steueramte des Absendungsorts — wenn ein solches vorhanden ist — oder beim Kontrollamte, und in dessen

bb. für ausgehende Waaren; *aaa.* wenn Ausgangszoll davon entrichtet wird:

Ermangelung, entweder in dem Steueramte, welches zuletzt vor Erreichung des Grenzbezirks bei dem Transporte berührt wird, oder in dem Grenz-Zollamte, über welches die Waare ausgeht, entrichtet werden.

am Absendungsorte,

Ist der Ausfuhrzoll im Amte des Absendungsorts entrichtet; so erhält der Führer eine Quittung über die geschehene Zahlung, worin bestimmt ist, auf wie lange sie gültig sind, und welche Strasse nach seiner Angabe befahren werden muss. Der Waarenführer ist dann weder an Einhaltung eines Kontrollamtes, noch des Grenz-Zollamtes gebunden.

im Kontrollamte,

Ist die Verzollung im Kontrollamte, oder bei einem Steueramte an der Binnenlinie geschehen, so ist der Waarenführer an Einhaltung des Grenz-Zollamtes nicht gebunden.

im Grenz-Zollamte;

Wählt er die Verzollung im Grenz-Zollamte; so ist er jedesmal zur Anmeldung und Gestellung der Waare im Kontrollamte, oder in dessen Ermangelung in dem zunächst vor dem Grenzbezirke belegenen Steueramte verpflichtet. Er stellt dort Sicherheit für die Entrichtung der Gefälle im Grenz-Zollamte, und löset einen Legitimationsschein über die Waare, um sich im Grenzbezirk ausweisen zu können. Die erfolgte Steuerberichtigung wird von dem Grenz-Zollamte auf dem Legitimationsscheine bemerkt, und dient zur Einlösnng des Pfandes im Kontrollamte.

bbb. wenn der Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr zu führen ist; Vorschriftsmässige Förmlichkeiten dieses Beweises;

§. 93. Im Fall es auf den Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr ankommt, muss der Waarenführer die Waare mit einem Begleitscheine versehen, diesen von dem Kontrollamte (wenn eins an der Zollstrasse liegt) bescheinigen lassen, und die Waare daselbst zur allgemeinen Revision gestellen. Hierauf, oder, wenn kein Kontrollamt vorhanden ist, muss die Waare in demjenigen Hauptgrenz-Zollamte angemeldet und gestellt werden, über welches die Ausfuhr laut Bescheinigung geschehen soll, und dieses bewirkt die Abfertigung, nachdem es sich durch genaue Revision der Waare die Ueberzeugung ver-

schafft hat, dass diejenigen Gegenstände vorhanden sind, worauf der Begleitschein lautet.

§. 94. Ist eine dieser Förmlichkeiten übersehen; so bleibt es dem Ermessen des Ministers der Finanzen überlassen, ob der Ausgang, in Bezug auf das Steuerwesen, als erwiesen, anzunehmen sey. wie zufällige Mängel daran zu ergänzen sind.

§. 95. Reisende, welche Gepäck bei sich führen, und nicht mit der Post oder mit Extrapost reisen, sind der Anmeldung nach den Vorschriften des §. 77. und 78 unterworfen, mit dem Unterschiede, dass sie dem Ansageposten nur ihren Namen, Stand und Wohnort, so wie den des Fuhrmanns anzeigen, und einen Schein darüber erhalten, womit sie sich bis zum Grenz-Zollamte ausweisen, bei welchem er abgeliefert wird. *b.* Abweichende Vorschriften für besondere Fälle; *aa.* Gepäck der Reisenden wenn sie nicht mit der Post reisen;

Nur in besondern Fällen kann der Ansageposten, wenn er es nöthig erachtet, den Reisenden begleiten lassen, jedoch ohne Aufenthalt.

Ueber die geschehene Meldung im Zollamte erhält der Reisende eine Bescheinigung, um sich im Grenzbezirk für den Fall auszuweisen, dass dies nicht durch eine Steuerquittung geschehen kann.

§. 96. Die ordinairen Posten sollen im ersten Stationsorte, in Absicht des Postguts, blos in der Beziehung revidirt werden, ob nicht Sachen beigeladen worden, welche nicht inkartirt sind; für das gehörig inkartirte Postgut haftet die Postbehörde insofern, dass, ohne vorheriges Mitwissen und Zuziehung der Steuerbehörden, nichts verabfolgt oder direkt transportirt werden soll. *bb.* Postgüter: *aaa.* Ordinaire Posten; inkartirtes Postgut,

Das Passagiergut soll hingegen im ersten Stationsorte revidirt, und nach den in gegenwärtiger Zollordnung enthaltenen Vorschriften versteuert werden. Passagiergut;

Das Reisegepäck der mit Extrapost Reisenden soll im ersten Stationsorte oder im ersten Zollamte, welches für die verschiedenen Eingangsstrassen in der §. 10. gedachten Bekanntmachung zu bestimmen ist, revidirt, und die Steuer von steuerbaren Gegenständen erhoben werden. *bbb.* Extraposten; die Reisende führen,

Gegen Leistung vollständiger Sicherheit für den höchst möglichen Gefällebetrag kann die Revision im Grenz-Zollamte unterbleiben, der Waaren-Verschluss muss aber angelegt, und die weitere Behandlung dem inländischen Bestimmungsorte, oder dem Ausgangs-Amte vorbehalten werden.

die Kaufmannsgüter führen; Extraposten mit Kaufmannswaaren sind den allgemeinen Vorschriften unterworfen; sie werden jedesmal im Haupt-Grenz-Zollamte, ohne Rücksicht auf den Stationsort, revidirt, gehen aber in der Abfertigung anderen Waaren vor.

cc. Abgabenfreie Gegenstände: *aaa.* beim Eingange; §. 97. Die Anmeldung bei dem Eingange abgabenfreier Gegenstände soll bei dem Ansageposten oder Grenz-Zollamte geschehen, um sich durch eine Bescheinigung darüber im Grenzbezirk ausweisen zu können.

bbb. beim Ausgange; Bei dem Ausgange zollfreier Waaren bedarf es einer Anmeldung nur insofern, als sie verpackt sind, welchen Falls sie dem §. 92 vorgeschriebenen Förmlichkeiten unterworfen sind. Das gewöhnliche Reisegepäck eines Reisenden ist bei dem Ausgange keiner Revision unterworfen.

dd. Waaren die einem geringern, als dem gewöhnlichen Zolle unterworfen sind; §. 98. Bei Waaren, die nach §. 14. des Gesetzes über den Zoll und die Verbrauchssteuer einem geringern als dem gewöhnlichen Zolle unterworfen sind, soll nur insofern ein abweichendes Verfahren eintreten, dass die zu leistende Sicherheit, bei Ertheilung des Begleitscheins auch auf den Unterschied zwischen dem geringeren und dem gewöhnlichen Zoll zu richten ist.

ee. inneres Verkehr wobei das Ausland berührt wird: *aaa.* allgemeine Grundsätze für dasselbe, §. 99. Die allgemeinen Grundsätze, welche in dem Gesetze über den Zoll und die Verbrauchssteuer für den innern Verkehr, wobei das Ausland berührt wird, enthalten sind, sollen wie folgt in Ausübung gesetzt werden.

bbb. deren Anwendung bei dem Verkehr zwischen beiden Hauptländertheilen §. 100. Fremde Waaren, welche bloss durch beide Ländertheile gehen, zahlen den Eingangszoll der Provinzen, wo sie zuerst eingehen.

Ist die Waare zugleich dem Ausgangszolle unterworfen; so bezahlt sie diesen in demjenigen Ländertheile, wo sie zuerst eingehet, und

die Bescheinigung darüber befreit sie von jeder fernern Zahlung der Ausgangsabgabe.

Eine Ausnahme hiervon ist durch den §. 98. in Absicht der Waaren begründet, welche zur Messe in Frankfurt an der Oder oder Naumburg transitiren. Besondere Vorschriften in Hinsicht auf Messgut;

§. 101. Fremde zollpflichtige Waaren, von welchen der Zoll und die Verbrauchssteuer, oder bei bloss zollpflichtigen Gegenständen der Zoll allein Behufs des innern Verkehrs, entrichtet ist, so wie inländische Waaren ohne Unterschied, gehen nachschussfrei von einem Ländertheile in den andern ein. und auf fremde vollständig versteuerte und inländische Waaren, in Bezug auf Eingangszoll,

Ist solche Waare einem Ausgangszolle unterworfen, so wird dieser bei einem der §. 92. bestimmten Aemter pfandweise niedergelegt, oder sonst sicher gestellt, und ein Freischein darauf ertheilt, der die Förmlichkeit der Begleitscheine erfüllt. Die Bescheinung des richtigen Eingangs der Waare auf dem Freischeine bewirkt die Löschung der gestellten Sicherheit. Ausgangszoll.

§. 102. Verbrauchssteuerpflichtige Waaren, es mögen inländische oder im freien Verkehr befangene — mithin völlständig versteuerte — ausländische seyn, sind bei der Versendung aus einem Hauptländertheile in den andern einem Steueramte erster Klasse oder einem Haupt-Zollamte zu deklariren und zur Revision zu gestellen. Dieses ertheilt die Ausfuhrbescheinigung, auf deren Grund die gedachten Waaren nicht nur zollfrei, sondern auch frei von Verbrauchssteuer und ohne allen Nachschuss in den andern Hauptlandertheil eingehen, sobald ihre Uebereinstimmung mit der Ausfuhrbescheinigung erwiesen ist. Der Eingang kann jedoch solchergestalt auch nur über ein Hauptgrenz-Zollamt Statt finden. Verbrauchssteuer

§. 103. Nur Weine, welche mit der vorgedachten Ausfuhrbescheinigung (§. 102.) aus dem westlichen Haupt-Ländertheile in den östlichen übergehen, sind einem Nachschusse von zwei und einem halben Thaler vom Eimer zur Ergänzung der Verbrauchssteuer unterworfen, und den von Westen nach Osten gehenden inländischen Weinen.

ohne Unterschied, ob sie inländisches oder ausländisches Erzeugniss sind.

ccc. Förmlichkeiten beim Uebergange steuerpflichtiger Waaren aus einem Hauptlandestheile in den andern.

§. 104. In allen diesen Fällen finden bei der Absendung, dem Eingange und Ausgange die allgemeinen Vorschriften Anwendung, welche über die Revision, über die genaue Bestimmung der Gattung und Menge der Waaren in den sie begleitenden Dokumenten, über die Bescheinigung des Ein- und Ausganges und der etwa geleisteten Sicherheit über die Begleitscheine, über den Waaren-Verschluss u. s. w. allgemein ertheilt sind.

ddd. Anwendung der Vorschriften unter bbb. und ccc. auf den Verkehr anderer Landestheile mit einander, sofern dabei fremdes Gebiet berührt wird.

§. 105. Die obigen Grundsätze für den Verkehr zwischen den östlichen und westlichen Provinzen sind auch in anderen Fällen zu beobachten, wenn das Ausland bei dem innern Verkehr berührt wird, oder Waaren durch Küstenfahrt von einem Hafen des Inlandes zum andern gebracht werden.

III. Allgemeine Verpflichtungen sämmtlicher Steuerbeamten bei Ausübung ihres Dienstes gegen das Publikum 1. Bereite Abfertigung.

§. 106. Die Steuerbeamten in den sämmtlichen Grenzzoll-, Kontroll- und Steuer-Aemtern sollen in folgenden Dienststunden zur Abfertigung der Steuerpflichtigen im Geschäftslokal gegenwärtig seyn.

In den Wintermonaten Oktober bis Februar einschliesslich, Vormittags von 7 1/2 bis 12 Uhr, und Nachmittags von 1 bis 5 1/2 Uhr.

In den übrigen Monaten Vormittags von 7 bis 12, und Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Bei lebhaftem Verkehr, besonders in den Sommermonaten, muss, wenn es nöthig ist, mit der Abfertigung früher angefangen und später damit fortgefahren werden.

Die Abfertigung soll ohne Aufenthalt geschehen, und kein Steuerschuldiger dabei ungebührlich aufgehalten werden.

2. Anständige Behandlung, besonders a. Bescheidenheit bei den Nachfragen und Revisionen;

§. 107. Es ist Pflicht eines jeden Steuerbeamten, den Steuerschuldigen anständig zu behandeln, bei seinen Dienstverrichtungen bescheiden zu verfahren, und seine Nachfragen und Revisionen nicht über den Zweck der Sache auszudehnen.

b. Ablehnen aller Privat-Remunerationen und Geschenke;

Insbesondere dürfen die Steuerbeamten unter keinen Umständen für irgend ein Dienstgeschäft; es bestehe in Nachfragen, Revisionen, Ausfertigungen u. s. w. ein Entgelt oder Geschenk, es sei an Geld, Sachen oder Dienstleistung, es habe Namen wie es wolle, verlangen oder annehmen.

c. welche auch nicht angeboten werden dürfen;

Reisende und andere Steuerpflichtige dürfen dergleichen dagegen unter keinen Umständen und unter keinerlei Vorwand geben oder nur antragen, ohne sich straffällig zu machen.

d. Erleichterung des Anbringens von Beschwerden über das Betragen der Steuerbeamten;

Damit aber gegründete Beschwerden der Steuerpflichtigen, besonders an den Grenzen, wo der Fremde keine Zeit zu einem umständlichen Verfahren hat, zur Kenntniss der vorgesetzten Behörden kommen, soll in einem jeden Grenzzoll- und Kontrollamte ein Beschwerderegister vorhanden seyn, welches von dem Beamten einem Jeden, welcher sich zur Revision im Amte meldet, er mag Steuer zu bezahlen haben oder nicht, unaufgefordert vorgelegt werden muss.

Der Beschwerdeführer kann seinen Namen, Stand und Wohnort in dieses Register, so wie seine Beschwerden eintragen.

Die Thatsache, welche eingetragen wird, muss von ihm richtig dargestellt, und dass dieses geschehen, an Eidesstatt versichert werden. Bei Beschwerden gegen Grenzaufseher, deren Namen ihm unbekannt sind, reicht es hin, die Nummern des Brustschildes anzuführen, welches derselbe vorgezeigt haben muss, um sich als Beamter auszuweisen.

Hat ein Steuerpflichtiger oder Reisender Gründe, seine Beschwerden nicht in das Beschwerderegister einzutragen, so kann er sie bei irgend einer Regierung anbringen.

In solchen Fällen soll der Anzeigende durch keine weitere Untersuchungen belästiget, sondern die Anzeige dazu benutzt werden, die Beamten bei der monatlichen Revision des Beschwerderegisters zur Rechenschaft zu fordern, sie genauer zu beobachten, oder für das Publikum unschädlich zu machen.

e. gegenseitige Pflicht des Publikums, sich anständig gegen die Steuerbeamten zu betragen.

Uebrigens wird von den Reisenden und Steuerschuldigen erwartet, dass sie ihrerseits zu keinen Beschwerden über ihr Betragen gegen die Steuerbeamten Anlass geben werden, nachdem das Verfahren bei der Versteuerung so sehr zu ihrer Erleichterung vereinfacht ist.

3. Richtige Berechnung und Erhebung der Gefälle.

§. 108. Die Beamten müssen bei der ihnen anvertrauten Zoll- und Steuer-Erhebung sich genau nach den vorgeschriebenen Sätzen richten, und sind dafür verantwortlich.

Die bei gehöriger Anmeldung zoll- oder verbrauchssteuerpflichtiger Waare durch die Schuld der Hebungsbehörden gar nicht, oder unzureichend erhobenen Gefälle sollen daher nicht von den Steuerschuldigen, sondern von den Erhebungsbeamten eingezogen, und diesen soll nur das Recht zur Erstattung gegen jene vorbehalten werden. Zu viel erhobene Gefälle sollen dagegen aus der Staatskasse zurückgezahlt werden, wenn binnen Jahresfrist, vom Tage der Versteuerung an gerechnet, der Anspruch auf den Ersatz angemeldet und bescheinigt wird. Geschieht dies nicht, so geht nach Ablauf dieser Frist der Anspruch verlohren.

IV. Uebertretung der Steuergesetze und deren Strafen. 1. Dienstvergehen der Beamten;

§. 109. Die Vergehungen der Zoll- und Steuerbeamten sollen nach den Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Theil II. Titel 20. Abschnitt 8., und nach den später erfolgten Abänderungen und Deklarationen dieser Vorschriften, bestraft werden.

2. Zoll- und Steuerverbrechen;

§. 110. Auch in Absicht der Vergehen der Steuerpflichtigen, sollen die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Theil II. Titel 20. §. 277. bis 313. Anwendung finden, jedoch mit den Erläuterungen, Abänderungen und hinzugefügten Bestimmungen wie sie hier folgen:

Strafen derselben,

§. 111. Wer es unternimmt, Waaren oder Sachen, deren Einfuhr oder Ausfuhr der Staat verboten hat, dem Verbote zuwider, ins Land zu bringen oder herauszuschaffen, oder bei der Einfuhr oder Ausfuhr an sich erlaubter Waaren, die dem Staate davon zukommenden Zoll- oder Verbrauchssteuer-Gefälle, demselben zu entziehen, der hat ausser der Konfiskation der Waaren oder Sachen, woran die

Kontravention verübt worden, eine Geldstrafe verwirkt, welche für die verbotenen Gegenstände dem doppelten Werthe derselben, oder wenn dieser weniger als zehn Thaler beträgt, dieser Summe gleich kommen, für die erlaubten Gegenstände aber den vierfachen Betrag der betrüglicherweise vorenthaltenen Gefälle ausmachen soll. Diese Gefälle sind überdem von der Strafe unabhängig nach dem Tarife zu entrichten.

§. 112. Wenn zugleich Zoll - und Verbrauchssteuer vorenthalten worden, sollen beiderlei Gefalle, auch bei Bestimmung der Geldstrafe zusammen gerechnet, und es soll die Entschuldigung, dass der Gegenstand nur zur Durchfuhr bestimmt gewesen, nicht angenommen werden.

§. 113. Im Wiederholungsfalle, nach vorhergegangener Bestrafung soll die für das neue Vergehen eintretende Geldbusse verdoppelt; anstatt derselben aber jedesmal dem Schuldigen eine verhältnissmässige Gefängniss-, Zuchthaus - oder Festungsstrafe, die jedoch eine zehnjährige Dauer nicht überschreiten darf, auferlegt werden. Schärfung derselben, bei Wiederholungen.

§. 114. Im dritten Falle soll der Uebertreter, nachdem er sich durch zweimalige Bestrafung nicht hat abhalten lassen, mit zwei bis zehnjähriger Zuchthaus - oder Festungsstrafe belegt, für einen, der aus dergleichen betrügerischen Handlungen ein Gewerbe macht, angesehen, und seiner etwanigen Befugniss zur Treibung des Gewerbes, wobei das Verbrechen begangen worden, verlustig erklärt werden.

Auch soll in diesem Falle auf die öffentliche Bekanntmachung seines Nahmens, jedoch nur vom Richter, erkannt, und selbige bei Vollstreckung des Straferkenntnisses bewirkt werden.

§. 115. Bei weitern Wiederholungen des Verbrechens, ist zwar die Strafe zu schärfen, doch soll eine zehnjährige Zuchthaus - oder Festungsstrafe das höchste Maass bleiben.

§. 116. Wer als Anführer einer Gesellschaft erkannt wird, welche, um Waaren gegen ein Verbot ein - oder auszuführen, oder um dem aus erschwerenden Umständen.

Staate den Zoll oder die Verbrauchssteuer zu entziehen sich verbunden hat, soll schon bei dem ersten Betretungsfalle mit der §. 114. verordneten Strafe belegt werden.

Strafe beim Verkehr mit fremden Spielkarten,

§. 117. Wegen des Verkehrs mit fremden Spielkarten bleibt es bei der Verordnung in dem Stempelgesetze, dass wer sie einbringt, vertheilt, oder besitzt, ausser der Konfiskation zehn Thaler Strafe für jedes Spiel erlegen soll. Auch macht es hierbei keinen Unterschied, ob das Verbrechen zum ersten, zweiten oder dritten Male verübt worden.

Theilnehmung an Verbrechen.

§. 118. Wer Andere, zur Ein- oder Ausfuhr verbotener Gegenstände, oder zur Verweigerung oder Unterschlagung ihrer schuldigen Abgaben mit Rath und That beisteht, oder die dahin abzielenden Unterschleife begünstigt, soll mit dem Hauptverbrecher gleiche Strafe leiden.

Es versteht sich jedoch von selbst, dass Jemand, der zum erstenmale an einem von einem Andern wiederholten Steuervergehen Theil nimmt, doch nur als einer, der zum erstenmale das Verbrechen begangen hat, bestraft werden kann.

§. 119. Wer von einem Verbrechen, wodurch die Staatseinkünfte, sey es durch Einfuhr oder Ausfuhr verbotener Waare, oder durch Entziehung der Gefälle, einer erheblichen Gefahr ausgesetzt werden, vor der Ausführung Wissenschaft erhält, ist schuldig, das Verbrechen durch Anzeige bei der Obrigkeit, oder Benachrichtigung des nächsten Zoll- oder Steuer-Amts, zu verhindern.

Fehlt es ihm an Zeit und Gelegenheit, das Verbrechen durch obrigkeitliche Hülfe oder durch Benachrichtigung der Steuerbehörden zu hintertreiben, so muss er selbst, so weit es ohne eigene oder eines Dritten erhebliche Gefahr geschehen kann, dasselbe zu hintertreiben bemüht seyn.

Wer das Verbrechen auf vorgeschriebene Art zu hindern unterlässt, ist, wenn er überführt werden kann, davon zuverlässige Kunde

gehabt zu haben, nicht nur zum Schadenersatze verbunden, sondern er muss auch nach Verhältniss seiner Bosheit oder Fahrlässigkeit bestraft werden.

3. Besondere Vorschriften; a. Pflicht die Steuergesetze zu kennen;

§. 120. Wer in seinem Gewerbe reiset, er sey Einheimischer oder Fremder, kann sich mit der Unwissenheit der auf dieses Gewerbe sich erstreckenden allgemeinen und besondern Gesetze des Staats nicht entschuldigen.

b. die Waaren bei der Ein- oder Ausfuhr gehörig anzuzeigen;

§. 121. Gewerbtreibende und deren Frachtführer, welche die des Gewerbes wegen ein- oder auszuführenden Waaren bei den Grenzzoll- oder Steuerämtern entweder gar nicht, oder in Ansehung der Beschaffenheit oder des im Tarif bestimmten Maasstabes unrichtig angeben, verfallen schon dadurch in die Strafen der Uebertretung der Waarenverbote, oder der Verkürzung der Gefälle. (§. 111. und folgende.

§. 122. Andere Personen, Einheimische oder Fremde, welche Waaren bei sich führen, sind des Verbrechens schuldig, wenn sie die verbotenen oder zur Versteuerung bestimmten Gegenstände bei der Revision verheimlichen oder der Revision auszuweichen suchen. Jedoch steht es ihnen frei, auf die Fragen der Steuerbeamten: ob sie verbotene oder abgabepflichtige Waaren bei sich führen? sich statt einer bestimmten Antwort sogleich der Visitation zu unterwerfen. In diesem Falle sind sie nur für diejenigen Waaren verantwortlich, welche sie durch getroffene Anstalten zu verheimlichen bemüht gewesen sind.

c. für Fälle die beim Waarentransport im Grenzbezirke als ein vollführtes Verbrechen anzunehmen;

§. 123. Bei dem Waarentransporte soll die Waarenkontravention als vollbracht angenommen werden, und die im §. 111. und den folgenden bestimmte Strafe eintreten, sobald dem ersten Declarirungsamte vorübergefahren, oder der Transport auf einem von demselben abführenden Seitenwege betroffen worden, oder auch, wenn der Waarenführer in dem Grenzbezirke ausser der Tageszeit (§. 8.) oder auf Nebenwegen zur Tageszeit sich befindet, ohne auf die vorgeschriebene Art sich legitimiren zu können.

d. Wenn eine Verletzung der für den Waarentransport im Grenzbezirk geltenden Bestimmungen blos mit einer Ordnungsstrafe zu ahnden.

§. 124. Kann jedoch in vorgenannten Fällen (§. 123.) der Waarenführer einen vollständigen Beweis darüber führen, dass er nicht Gegenstände, die mit einem Verbote betroffen sind, ein- oder auszuführen, oder dem Staate Gefälle entziehen gewollt oder gekonnt habe; so soll nur eine nach den Umständen zu ermessende Ordnungsstrafe von einem bis zu zehn Thalern, oder verhältnissmässige Gefängnissstrafe, statt finden.

e. wiefern Zurückschaffung verbotener Waaren zulässig.

§. 125. Wird die zur Einfuhr oder Ausfuhr verbotene Waare gleich bei dem Grenz-Zollamte angezeigt; so muss sie auf Kosten des Eigenthümers zurückgeschafft werden. (Allg. Landrecht Theil II. Titel 20. §. 286.)

§. 126. Hat Jemand, der kein Gewerbtreibender ist, verbotene Waaren oder Sachen bei dem Grenz-Zollamte zwar nicht ausdrücklich angegeben, aber sich doch zur Visitation gehörig gemeldet; so findet ebenfalls nur die Zurückschaffung auf seine Kosten Statt. (Ebendaselbst §. 287.)

§. 127. Eben dieses ist zu beobachten, wenn Waaren, deren Einfuhr verboten ist, mit der Post ankommen, und der, an welchen sie gesendet sind, einer beabsichteten Kontravention nicht überführt werden kann. (Ebendaselbst §. 288.)

§. 128. Finden sich bei der Visitation erlaubter und auswärts verschriebener Waaren verbotene mit eingepackt; so sind diese verfallen. (Ebendaselbst §. 289.)

§. 129. Der inländische Empfänger bleibt aber von aller Strafe frei, wenn er durch Vorlegung seiner Korrespondenz, oder auf andere Art, nachweisen kann, dass die Beipackung ohne sein Vorwissen geschehen sey. (Ebendaselbst §. 290.)

4. Bestimmungen wegen der Konfiskation der Waaren;

§. 130. Der aus einer Uebertretung der Steuergesetze als eine unmittelbare Folge derselben entstehende Verlust der Waaren oder Sachen, trifft jedesmal den Eigenthümer.

§. 131. Es macht dabei keinen Unterschied, ob derselbe die Ueber-

tretung unmittelbar begangen hat, oder ob sie durch seine Angehörigen, Handlungsbedienten, Gewerbsgehülfen, oder andere in seinem Dienst stehende Personen verübt worden ist. (Allg. Landrecht Theil II. Titel 20. §. 292.)

§. 132. Gewerbtreibende müssen für ihr Gesinde, ihre Diener, Gewerbsgehülfen und ihre im Hause befindlichen Ehegatten und Verwandte ohne Unterschied haften. (Ebendaselbst §. 293.)

§. 133. Andere Personen haften nur für die Kontraventionen ihrer Ehegatten und Kinder, insofern diese bei Gelegenheit solcher Geschäfte, wozu sie dieselben zu brauchen pflegen, von ihnen verübt worden sind. (Ebendaselbst §. 294.)

§. 134. Haben bloss Waarenführer, denen der Transport der Waaren allein anvertraut worden, die Kontravention ohne Theilnehmung und Mitwissen des Eigenthümers begangen, so geht das Eigenthum der Waaren nicht verloren. (Ebendaselbst §. 295.)

§. 135. Vielmehr muss alsdann der Waarenführer ausser der sonst verwirkten Strafe den Werth der Waare statt der Konfiskation entrichten. (Ebendaselbst §. 296.)

§. 136. Das Eigenthum der verfallenen Waare geht auf den Staat oder den von diesem Berechtigten, sogleich und ohne Rücksicht auf die Zeit der Publikation des Straferkenntnisses, über. (Ebendaselbst §. 297.)

§. 137. Dergleichen Waare oder Sache kann daher, auch wenn sie schon von dem Zoll- oder Steueramte weggebracht worden, gegen den bisherigen Eigenthümer, so lange er solche besitzt, vindicirt werden. (Ebendaselbst §. 298.)

§. 138. Gegen einen dritten redlichen Besitzer hingegen ist die Vindikation nur in so weit, als sie überhaupt nach allgemeinen gesetzlichen Vorschriften gegen einen solchen Besitzer Statt finden kann, zulässig, und der Uebertreter haftet hauptsächlich für den Werth. (Ebendaselbst §. 299.)

5. Vertretungsverbindlichkeit für die verwirkten Geldstrafen.

§. 139. Was jedoch §. 132 und 133. von der Verpflichtung Gewerbtreibender und anderer Personen für ihre Gewerbsgehülfen, Gesinde, im Hause befindliche Ehegatten, Kinder und Verwandte in Ansehung der Konfiskation verordnet ist, gilt auch von der verwirkten Geldstrafe, (Deklaration vom 19. Oktober 1812.) doch nur dann, wenn die wegen Unvermögens des eigentlichen Verbrechers oder im Wiederholungsfalle an die Stelle der Geldstrafe zu erkennende Gefängniss-, Festungs- oder Zuchthausstrafe, gegen die eigentlichen Verbrecher nicht zur Vollziehung gebracht werden kann.

6. Besondere Strafen der Gewerbtreibenden wegen Unterschleifs mit Waaren, welche ihnen, zur Erleichterung ihres Gewerbetriebs verabfolgt,

§. 140. Gewerbtreibende, denen zur Begünstigung ihres Gewerbes steuerbare Gegenstände, entweder ganz frei, oder gegen eine geringere Abgabe, unter der Bedingung des Verbrauchs zu dem begünstigten Zwecke verabfolgt worden, sind nicht nur der Strafe derjenigen, welche dem Staate die Verbrauchssteuer betrüglich vorenthalten, unterworfen, sondern auch der Befugniss zur Treibung des Gewerbes verlustig, wenn sie die zum erwähnten Zwecke ihnen überlassenen Gegenstände ohne vorhergegangene Berichtigung der Gefälle, anderweitig verwenden, oder veräussern.

oder unversteuert anvertrauet worden.

§. 141. Personen, welchen Waaren unversteuert anvertraut worden, und die mit diesen Waaren Unterschleif treiben, oder zu treiben verstatten, sollen nicht allein deshalb, nach Maassgabe des Unterschleifs und der dabei begangenen Untreue, nach den allgemeinen Kriminalgesetzen bestraft werden, sondern auch für immer von der Befugniss ausgeschlossen bleiben, Waaren ohne Entrichtung der Verbrauchssteuer zu erhalten oder zu versenden.

7. Konkurrenz mehrerer Verbrechen; a. allgemeiner Grundsatz,

§. 142. Konkurriren bei einer Kontravention gegen die Steuer-Gesetze andere Verbrechen; so kommen die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Theil 20. §§. 54 bis 57. in Anwendung.

b. Strafe concurrirender Fälschungen,

§. 143. Wer, um Waaren, einem Verbotgesetze zuwider, ein- oder auszuführen, oder um dem Staate die schuldigen Gefälle zu entziehen, sich falscher Frachtbriefe, verfälschter Begleitscheine, und

überhaupt unrichtiger Papiere bedient, soll ausser der ihn treffenden Strafe der geschehenen Uebertretung der Steuergesetze, mit der durch die allgemeinen Strafgesetze für solche Fälschungen geordneten Ahndung, durch das Gericht, welchem die Cognition über dergleichen Vergehen zusteht, belegt werden. wenn verfälschte oder unrichtige Papiere gebraucht,

§. 144. Die vorstehend (§. 143.) bestimmte Strafe trifft auch denjenigen, welcher in gleicher Absicht durch Abnahme, Verletzung, oder durch sonstige Unbrauchbarmachung des amtlichen Waarenverschlusses mit, oder auch ohne Anlegung anderer Siegel, eine Fälschung begehet. oder der Waarenverschluss verletzt worden.

§. 145. Ausser diesem Falle ziehet die Verletzung des Waarenverschlusses, bei welcher der Verdacht einer Steuerkontravention nicht obwaltet, eine Geldstrafe nach sich, welche dem sechsten Theile der Verbrauchssteuer, womit die Waare belegt ist, oder bei verbotenen Gegenständen dem sechsten Theile des Werths der Waare gleich kommt, insofern nicht glaubwürdig, bescheinigt wird, dass die Verletzung durch einen von dem Steuerschuldigen nicht verschuldeten Zufall entstanden ist.

§. 146. Wer einem zur Wahrnehmung des Steuerinteresse verpflichteten Beamten, mit welchem er im Amte zu thun hat, Geld oder Geldswerth zum Geschenke anbietet, oder wirklich zum Geschenke macht, soll den vier und zwanzigfachen Betrag des angebotenen oder gegebenen Geschenks zur Strafe erlegen, ist über den Betrag gar nichts auszumitteln, so tritt eine Geldbusse von zehn Thalern ein. 8. Strafe der Bestechung der Steuerbeamten;

§. 147. Eine jede Widersetzlichkeit gegen die Steuer- und andere zur Wahrnehmung des Steuerinteresse verpflichteten Beamten, soll in Folge der rechtmässigen Ausübung ihres Amts an den Schuldigen mit einer Geldbusse von zehn bis fünfzig Thalern, oder mit verhältnissmässiger Gefängnisstrafe geahndet werden. Die Wahl der Strafgattung bleibt, nach den Umständen eines jeden einzelnen Falles, der Behörde überlassen, welche in der Sache selbst zu entscheiden hat. 9. Strafe der Widersetzlichkeit gegen Steuerbeamte;

Sind aber mit einer solchen Widersetzlichkeit zugleich wirkliche oder thätliche Beleidigungen verübt, so treten die dafür geltenden allgemeinen Strafbestimmungen in Kraft.

Jeder etwanige Missbrauch der Amtsgewalt von Seiten der Beamten wirkt eine Milderung der Strafbarkeit desjenigen, der sich wiedersetzt hat.

§. 148. Ein Jeder ohne Unterschied, er sei Einheimischer oder Fremder, welcher bei Verübung von Steuerkontraventionen Gewehr, oder andere gleich schädliche Werkzeuge zum Widerstande gegen die Beamten des Staats bei sich führt, soll ausser der verwirkten ordentlichen Strafe, mit dreijährigem Festungsarreste belegt werden. (Allgem. Land. Theil II. Tit. 20. §. 309.)

§. 149. Wenn Personen, welche keine bestimmte Nahrung oder Handthierung nachweisen können, und schon zweimal bei Verübung einer Kontravention betroffen worden, verbotene oder steuerpflichtige Waaren bei sich führen, sich aber der Visitationen der dazu bestellten Beamten entziehen oder widersetzen; so sollen sie nach Vorschrift des §. 148. bestraft werden, wenn auch der Umstand, dass sie sich des Gewehrs zum Widerstande gegen die Beamten haben bedienen wollen, nicht erwiesen ist.

§. 150. Wer sich des Gewehrs gegen die Offizianten oder Soldaten, welche ihn anhalten wollen, wirklich bedient, hat eine zehnjährige Festungsstrafe verwirkt. (Allgem. Land. Theil II. Tit. 20. §. 312.)

§. 151. Ist bei einem solchen bewaffneten Widerstande ein Beamter verwundet, oder sonst erheblich beschädigt worden, so soll der Thäter mit lebenswieriger Festungsstrafe belegt, bei wirklich erfolgter Tödtung aber, als ein Mörder nach §. 877. Theil II. Tit. 20. des Allgem. Landrechts bestraft werden. (Ebendaselbst §. 313.)

10. Anlegung des Beschlags und Verfahren wegen Kontraventionen

§. 152. Sobald ein Uebertreter der Steuergesetze betroffen, oder auf andere Weise eine Kontravention zuverlässig bekannt wird, müssen die Zoll- oder Steuerbeamten ohne Zeitverlust der Waaren und Sachen

woran das Verbrechen verübt worden, durch Beschlagnahme sich versichern, auch wenn es zur Sicherstellung der zu erlegenden Gefälle der wahrscheinlich verwirkten Strafe und der Kosten der Untersuchung erforderlich ist, den Beschlag auf die Transportmittel ausdehnen. Fremde und unbekannte Personen können in erheblichen Fällen, bis sie sich legitimiren, oder vollständige Sicherheit bestellt haben, an das nächste Gericht zur einstweiligen Verwahrung übergeben werden.

§. 153. Eine Freilassung vor ausgemachter Sache ist bei den in Beschlag genommenen Waaren oder Transportmitteln überhaupt nur zulässig, wenn eine Verdunkelung des Sachverhältnisses davon nicht zu besorgen ist.

Alsdann ist in Ansehung der Transportmittel, solche durch die Grenzzoll- und Steuerämter ohne Verzug zu verfügen, wenn entweder nach dem obwaltenden Verhältnisse wahrscheinlich ist, dass der Kontravenient dem Staate auch ohne Sicherheitsleistung werde für das Vergehen gerecht werden können, oder aber, wenn genügende Sicherheit auf Höhe des Betrags der Gefälle, Strafe und Kosten, oder auf Höhe des Werths der Transportmittel, wenn dieser geringer, geleistet ist.

In Ansehung der in Beschlag genommenen Waaren, woran eine Kontravention verübt wird, findet eine vorläufige Verabfolgung durch Zoll- oder Steuerämter in der Regel nur Statt, bei geringen Vergehen, welche keine Waarenkonfiskation nach sich ziehen, wenn die wahrscheinliche Summe der Strafe und Kosten, und in allen andern Fällen, wenn der anerkannte, oder gehörig ermittelte volle Werth der Waaren, einschliesslich der Gefälle, entweder baar deponirt, oder völlige Sicherheit auf andere Art dafür geleistet wird.

§. 154. Sofern nicht nach §. 153. die in Beschlag genommenen Transportmittel, als Zugthiere etc. etc. innerhalb acht Tagen freigegeben werden können, und deren Pflege und Unterhaltung Kostenaufwand der Steuerbehörden erfordert, oder insofern in Beschlag genommene

Waaren dem Verderben bei der Aufbewahrung unterworfen sind, muss deren Veräusserung alsbald veranlasst werden, und der Kontravenient sich dieses gefallen lassen.

§. 155. Bei der Untersuchung und Bestrafung der Steuervergehen finden die darüber in der Verordnung wegen Einrichtung der Provinzialbehörden vom 26. Dezember 1808. §. 34. und 45., welche als Beilage zur Regierungs-Instruction neuerdings publizirt worden, und die in dem Anhange zur allgemeinen Gerichtsordnung §§. 243, 244, 250, 251 und 253. enthaltenen Vorschriften, welche dieser Ordnung angehängt sind, Anwendung, jedoch mit folgenden Modifikationen:

a) Die Hauptzollämter führen die Instruktion der Sache, und können Strafresolute abfassen, insofern die gesetzliche Strafe zehn Thaler oder weniger beträgt.

Uebersteigt diese aber den Betrag von zehn Thalern, so gebührt die Entscheidung der Regierung des Bezirks.

b) Dem Angeschuldigten steht es frei, während der summarischen Untersuchung zu jeder Zeit bis zu deren Schluss auf gerichtliche Untersuchung und Abfassung eines förmlichen Erkenntnisses anzutragen.

c) Dem Angeschuldigten ist auch unbenommen, binnen zehn Tagen gegen ein Resolut des Zollamts, den Rekurs an die vorgesetzte Regierung, und gegen ein Resolut der Regierung, den Rekurs an das Ministerium der Finanzen zu ergreifen. Hat jedoch der Angeschuldigte einmal diesen Weg gewählt, so muss er bei dem, was auf den eingelegten Rekurs festgesetzt wird, sich beruhigen, und kann nicht weiter auf den Antrag einer gerichtlichen Untersuchung zurückgehen.

d) In den Rheinprovinzen, sofern dort noch eine abweichende Gerichtsverfassung bestehet, desgleichen im Grossherzogthum Posen, ist indessen die §. 250. des Anhangs der allgemeinen Gerichtsordnung angeordnete Kompetenz der Untergerichte nicht anwendbar. Es wird daher den dortigen Justitzbehörden zur Pflicht gemacht,

dergleichen Steuer-Kontraventionssachen, wenn die Akten von den Regierungen an sie abgegeben werden, an diejenigen Gerichte zu verweisen, welche nach dortiger Verfassung dafür kompetent sind.

§. 156. Bei der Publikation eines Jeden Straferkenntnisses oder Resoluts ist der Denunziat auf die Erhöhung der Strafe aufmerksam zu machen, welche er nach gegenwärtiger Verordnung, im Falle einer Wiederholung seines Vergehens zu erwarten hat, und, dass dieses geschehen, in der Publikations-Verhandlung zu erwähnen.

Wird solches unterlassen, so hat die Behörde eine Ordnungsstrafe von fünf bis zehn Thalern verwirkt, den Verbrecher trifft aber bei einer Wiederholung des Verbrechens alsdann nur die erhöhete Geldstrafe.

§. 157. Die Vollstreckung rechtskräftiger Erkenntnisse geschieht von den Gerichten, die der Resolute aber von der Steuerbehörde. Die letzte kann nach Umständen die Exekution sistiren, und die Gerichte haben einer deshalb von ihr ergehenden Requisition Folge zu leisten.

§. 158. Wenn ein Unbekannter, welcher auf einer Uebertretung der Steuergesetze betroffen ist, sich mit Zurücklassung der Waaren oder Sachen, woran die Kontravention verübt worden, entfernt hat, so findet das Verfahren Anwendung, welches in der allgemeinen Gerichtsordnung Theil I. Tit. 51. §. 180. und 181.; und in dem Anhange zur allgemeinen Gerichtsordnung §. 394. (s. Beilage) vorgeschrieben ist.

§. 159. Alles, was vorstehend in dieser Ordnung festgesetzt worden, bezieht sich nur auf die Steuerverfassung beim äussern Verkehr, und kommt also nur in dem Maasse zur Vollziehung, als jene Steuerverfassung selbst zur Ausführung gelangt. II. Anwendung dieser Ordnung.

Dagegen aber sollen diese Vorschriften auch in allen Provinzen ohne Ausnahme befolgt, und es muss auch in den Provinzen, worin das allgemeine Landrecht, die allgemeine Gerichtsordnung, und die

allgemeine Kriminalordnung noch nicht eingeführt sind, nach den in diese Ordnung aufgenommenen Vorschriften erkannt werden.

Wir befehlen Unsern Unterthanen und Behörden, sich nach den hierin ertheilten Bestimmungen genau zu achten, und tragen Unsern Ministern der Finanzen, des Handels und der Justitz auf, für die Vollziehung derselben zu sorgen.

Urkundlich unter Unserer höchst eigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 26ten Mai 1818.

(L.S.) FRIEDRICH WILHELM.

C. Fürst v. *Hardenberg* v. *Altenstein.*

Beglaubigt: *Friese.*

Auszug aus der allgemeinen Gerichts - Ordnung für die Preuss. Staaten und aus dem Anhange zu derselben.

Als Beilage zu der Zoll- und Verbrauchssteuer-Ordnung vom 26. Mai 1818.

Anhang.

§. 243. Bei Kontraventionen gegen Finanz- und Polizei- und andere zum Ressort der Regierung gehörigen Gesetze, imgleichen bei Defraudationen landesherrlicher, den Regierungen zur Verwaltung übergebenen, Gefälle und nutzbaren Regalien, sind die Regierungen berechtigt, nach einer summarischen Untersuchung die Sache durch eine Resolution zu entscheiden, auch die festgesetzte Strafe vollstrecken zu lassen, wenn der Beschuldigte nicht binnen zehn Tagen nach Empfang der Resolution auf förmliches rechtliches Gehör und Erkenntniss bei dem kompetenten Obergerichte anträgt. Zu dem Ende muss es in der Resolution ihm auch jedesmal bekannt gemacht werden, dass er diese Befugniss habe, ihrer aber verlustig gehe, wenn er binnen zehn Tagen vom Empfange keinen Gebrauch davon mache.

Geschieht aber dieses, oder will die Finanzbehörde ihre Befugniss,

die Sache durch eine Resolution zu entscheiden, nicht ausüben, so werden die Akten sogleich an das Landesjustiz-Kollegium zur weitern rechtlichen Einleitung abgegeben. Die Regierungen können jedoch im erstern Falle die nöthigen Verfügungen wegen Sicherstellung der vorläufig festgesetzten Geldstrafe, treffen, wenn sie solches für nöthig erachten. Zu diesen Verfügungen sind selbige auch dann noch berechtigt, wenn die Akten schon an das Gericht abgegeben worden, und die Justizbehörden sind schuldig, ihnen bei der Beitreibung der Geldstrafen den erforderlichen Beistand zu leisten.

§. 244. Auch bei den von Militairpersonen begangenen Kontraventionen und Defraudationen steht den Civilbehörden nach §. 239. des Anhanges die Cognition zu, unter folgenden Einschränkungen:

1) Wenn von der Bestrafung eines Offiziers die Rede ist und diese nicht bloss in Geldbusse und Konfiskation der defraudirten Sachen bestehet, die begangene strafbare Handlung vielmehr Gefängniss- oder Festungsstrafe, oder gar die Kassation nach sich ziehet, so müssen sich die Civilbehörden alles Verfahrens enthalten, und die Sache den Militairgerichten überlassen.

2) In allen Fällen, in welchen sich die Angeschuldigten bei den von den Regierungen festgesetzten Strafen, beruhigt haben, oder in welchen von den Justizkollegien auf Strafe erkannt worden, geschieht die Vollstreckung nicht von Seiten der Civilbehörden. Es muss vielmehr deshalb in Absicht der Offiziere das competente Militairgericht, und in Absicht der Unteroffiziere und gemeinen Soldaten, der Kommandeur einer solchen Militairperson requirirt werden. Letzterer hat alsdann ein Stand- oder Kriegsgericht nach Befinden anzuordnen, von welchem die gegen einen Unteroffizier oder gemeinen Soldaten festgesetzte Strafe in eine verhältnissmässige Militairstrafe verwandelt werden muss, wovon der Regierung oder dem Justizkollegio Nachricht zu geben ist. Bei dieser Verwandlung darf sich jedoch das Stand- oder Kriegsgericht auf keine weitere Beur-

theilung der schon entschiedenen Straffälligkeit der Handlung einlassen.

3) Hat sich ein Unteroffizier oder gemeiner Soldat ausser der Kontravention oder der Defraudation noch eines andern Vergehens schuldig gemacht, so gebührt die Untersuchung und Bestrafung desselben der Militairbehörde.

4) Bei der Untersuchung wider einen Unteroffizier oder gemeinen Soldaten soll, zur Erhaltung der Ordnung, ein von dem Kommandeur einer solchen Militairperson kommandirter Vorgesetzter des Denunziaten zugezogen seyn.

5) In Ansehung der Unterstaabsbedienten tritt das bei den Offizieren vorgeschriebene Verfahren ein.

§. 250. Ueber Defraudationen landes- und grundherrlicher Nutzungen, überhaupt wegen Vergehungen gegen Finanzgesetze sind die Untergerichte die Untersuchung zu führen, und zu erkennen berechtigt, wenn

1) die darauf gesetzte Strafe incl. des Werths der Konfiskation nicht fünfzig Thaler Geld- oder eine dieser gleich gestellte Gefängnisstrafe überschreitet,

2) der Kontravenient nicht für seine Person unter dem Obergerichte stehet, und

3) die Finanzbehörde von der ihr nachgelassenen Befugniss:

die Sache durch eine Resolution zu entscheiden,

keinen Gebrauch gemacht hat.

§. 251. Die Untergerichte können, wenn diese Sachen (§. 250. des Anhangs) einmal an sie erwiesen sind, im Falle einer Saumseeligkeit oder sonst, nur von dem Obergerichte mit Anweisung versehen werden.

§. 253. Bei geringeren Vergehungen, deren Strafe nach den Umständen in einem Verweise, einer mässigen körperlichen Züchtigung, einer Geldstrafe von nicht mehr als fünfzig Thalern, oder einem vierwöchentlichen Gefängniss bestehen würde, soll bei den Obergerichten folgendes abgekürzte Verfahren Statt finden:

1) Sobald dem Kollegio ein dergleichen Vergehen angezeigt wird, und aus der Denunciation und den derselben beigelegten Bescheinigungen der Zusammenhang der Sache nicht schon hinlänglich zu ersehen ist, wird deshalb der nähere Bericht der davon etwa Wissenschaft habenden Königlichen in Eid und Pflicht stehenden Offizianten erfordert, oder es ist die Vernehmung des Denunziaten und der von ihm mitzubringenden Zeugen, weshalb ihm bei der Vorladung das nöthige eröfnet werden muss, zu verfügen. Die solchergestalt näher substantiirte Denunziation wird dem Angeschuldigten zur Verantwortung binnen einer auf 14 Tage bis 4 Wochen zu bestimmenden Frist, mitgetheilt.

2) Der diesfälligen Verfügung ist die Warnung hinzuzusetzen, dass, wenn die Verantwortung binnen der geordneten Frist nicht eingehen würde, dafür angenommen werden solle, der Angeschuldigte wolle es auf die gerichtliche förmliche Untersuchung ankommen lassen. Zugleich ist demselben zu eröfnen, dass er die Erlaubniss habe, die Verantwortung bei der ihm zunächst wohnenden Justitzperson oder dem Kollegio selbst zu Protokoll zu geben, und sich dazu durch Produktion der an ihn erlassenen Verfügung zu legitimiren, damit das Protokoll sodann von dieser Justitzperson an das vorgesetzte Kollegium befördert werde, wenn der Angeschuldigte Bedenken trage, die Verantwortung selbst schriftlich abzufassen und an die Behörde zu senden.

3) Dem Kollegio bleibt unbenommen, den Angeschuldigten unter der erwähnten Verwarnung sofort zu einem Termine zur Abgabe seiner Verantwortung vorladen zu lassen, wenn vorauszusehen ist, dass derselbe sich schriftlich zu vertheidigen nicht im Stande seyn möchte.

4) Nach Eingang einer solchen schriftsichen oder protokollarischen Verantwortung hat das Kollegium, ohne ein weiteres Verfahren einzuleiten, sogleich nach Maassgabe der Verhandlung zu bestimmen, ob und welche Strafe durch das angeschuldigte Vergehen

verwirkt sei, wobei auf die gesetzlichen Vorschriften, in Verbindung mit den concurrirenden Umständen, vorzüglich auf die mehrere oder mindere Geisteskultur des Angeschuldigten, und ob er aus Vorsatz oder Unachtsamkeit gefehlt, billig Rücksicht zu nehmen ist.

5) Die solchergestalt auf den Vortrag des Dezernenten bei dem Kollegio beschlossene Verfügung wird dem Angeschuldigten mit Eröffnung der Entscheidungsgründe, mittelst Resolution bekannt gemacht, nebst der Bedeutung, dass er die etwa arbitrirte Geldstrafe sammt Kosten binnen vier Wochen an die ihm namhaft zu machende Behörde, wenn er sich nicht am Orte des Kollegii befindet, berichtigen, oder wenn auf Züchtigung oder auf Gefängniss konkludirt worden, sich binnen gleicher Frist, zur Erleidung der Strafe ebenmässig bei der ihm zu bezeichnenden Behörde melden müsse. Dabei ist ihm zu eröfnen, dass es ihm frei stehe, gegen dergleichen Resolution auf förmliche Untersuchung und Entscheidung zu provoziren, wenn ihm seiner Meinung nach zu nahe geschehen sei, weshalb jedoch die Anzeige gleichfalls binnen der bestimmten vierwöchentlichen Frist bei der in der Resolution bemerkten Behörde geschehen müsste, widrigenfalls die festgesetzte Strafe zur Execution zu bringen.

6) Zu diesem Behuf ist von der erlassenen Verfügung demjenigen Justizbedienten oder Untergerichte, welches dem Angeschuldigten in der Resolution benannt wird, mit der Anweisung Nachricht zu geben, die Vollstreckung der Strafe nach achttägiger Ankündigung zu bewirken, wenn binnen der geordneten vierwöchentlichen Frist keine Anzeige des Angeschuldigten eingeht, oder derselbe noch vor Vollstreckung der Strafe auf förmliche Untersuchung provozirt, auch von dem Erfolge des Auftrags zu seiner Zeit an das kommitirende Kollegium zu berichten.

7) Befindet sich der Angeschuldigte am Orte des Gerichts, welches die Strafe festsetzt, so muss dieses unter Beobachtung der oben be-

schriebenen Modalitäten für die Realisirung der Verfügung selbst sorgen, und den Angeschuldigten zugleich bedeuten, bei wem er sich zu melden habe.

8) Eines besondern Documente insinuationis über dergleichen an den Angeschuldigten zu richtende Strafverfügungen bedarf es nicht, sondern es ist hinlänglich, wenn solche zur Post gegeben und die Insinuation zu den Akten bescheinigt worden.

9) Was die Gebühren für Verhandlungen dieser Art betrifft; so können nur die Sätze der ersten Kolonne der Sporteltaxi vom 11. August 1787 (23. August 1815 Beilage zum 15ten Stück der Gesetzsammlung 1815) zur Anwendung kommen. Der Betrag derselben ist unter Beilegung einer Spezifikation dem Angeschuldigten zugleich in der Hauptverfügung mitzutheilen, die Zahlung auch mit Bestimmung einer vierwöchentlichen Frist zu fordern. Gehet dagegen bei dem Kollegio die Anzeige ein, dass der Angeschuldigte der Strafverfügung sich nicht unterwerfen wolle, oder ist das Vergehen seiner aus der ersten Denunziation zu entnehmenden Erheblichkeit wegen zu dem eben beschriebenen Verfahren nicht geeignet, so muss dem Befinden nach die Kriminal- oder fiskalische Untersuchung gewöhnlichermaassen eröffnet, und der Salarienkasse sofort Nachricht gegeben werden, dass die etwa schon liquidirten Gebühren bis zur Beendigung der Untersuchung zu suspendiren, wogegen die Kasse die Zahlung zu urgiren hat, wenn dergleichen Benachrichtigung nicht erfolgt.

10) Die Verhandlungen über diese summarischen Untersuchungen sind gleich den Beschwerdeakten nach Jahrgängen in einem Bande zu sammeln, welchem ein Register vorzuheften ist, worin der Inhalt nach alphabetischer Ordnung, den Namen der Angeschuldigten, mit Bemerkung der Seite, angegeben werden muss.

§. 180. Ist in einem solchen Falle die Betreffung und der Beschlag von einem vereideten Akzise- und Polizeibedienten auf seinen Amtseid angezeigt worden, und kommt es blos darauf an, die Strafe der Konfiskation an der Waare, auf welcher sie haftet, zu vollstrecken; so ist es hinreichend, wenn der Vorfall, der Ort und die Zeit, wo derselbe sich ereignet, und die Qualität der beschlagenen Waare, in den Zeitungen und Intelligenzblättern der Provinz durch die Regierung, zu deren Ressort die Sache gehört, zu zweienmalen öffentlich bekannt gemacht wird.

Meldet sich auf diese Bekanntmachung niemand innerhalb vier Wochen von dem Tage an, wo sie zum erstenmale in die Intelligenzblätter eingerückt worden ist, so wird mit der Konfiskation, dem Verkaufe und der Berechnung an die Staatskasse, ohne weitern Anstand verfahren.

§. 181. Soll aber ausser der Konfiskation noch eine andere Strafe verhängt werden, oder sind mit der Waare, auf welcher die Konfiskation haftet, andere weder ganz verbotene, noch hoch impostirte Waaren, die der Eigenthümer, nach Abzug der Gefälle und Kosten, zurückfordern könnte, oder Gelder in Beschlag genommen worden, so muss dieser unbekannte Inhaber durch eine förmliche Ediktalzitation vorgeladen, und dabei die Vorschrift des siebenten Titels beobachtet werden.

A n h a n g.

§. 394. Wenn der Werth der in Beschlag genommenen Sachen nach der Schätzung nicht über fünfzig Thaler beträgt; so bedarf es keiner Bekanntmachung und Ediktalzitation. Meldet sich aber der Inhaber oder Eigenthümer innerhalb Jahresfrist, vom Tage des Beschlags an gerechnet, und führt seine Unschuld aus, so soll ihm alles, was er erstreitet, aus der Kasse ersetzt werden.

Uebersicht des Inhalts.

I. Aufsicht zur Sicherung des richtigen Eingangs der Steuern.

1) Orte, wo eine besondere Aufsicht statt findet
a) Grenzbezirk . §§. 1. 2.
b) Zollstrassen und Nebenwege §§. 3. 4.
c) Transport im Grenzbezirk
aa) auf Zollstrassen . §. 5.
bb) auf Nebenwegen
aaa) zu Lande und auf Binnengewässern §. 6.
bbb) am Seestrande . §. 7.
cc) Beschränkung desselben auf die Tagesstunden §. 8.
2) Aufsichtsbehörden
a) zur Grenzaufsicht
aa) Zollämter, Ansageposten, Kontrollämter und Grenzaufseher §. 9.
aaa) Legitimation derselben durch Bezeichnung und Bekanntmachung . §. 10.
bbb) Befugnissse der Hauptzollämter . .
Nebenzollämter 1ter Klasse
Nebenzollämter 2ter Klasse
Kontrollämter . §. 11.
Grenzaufseher . §. 12.
bb) durch Polizei und Forstbeamte §. 13.
b) zur Aufsicht im Innern . .
durch Steuerämter 1ter Klasse
durch Steuerämter 2ter Klasse §. 14.
3) Verfahren bei Ausübung der Aufsicht
a) über verdächtige Waarenlager . . .
und heimliche Niederlagen §. 15.
b) im Grenzbezirk
aa) bei Transporton
durch Erforderung besonderer Legitimation §. 16.
bb) beim Betriebe der Gewerbe §. 17.
c) wegen Waaren, die zwar angegeben, aber noch nicht vollständig versteuert sind
aa) Waarenverschluss.
aaa) was darunter verstanden wird §. 18.
bbb) wenn er statt findet . §. 19.
ccc) und wie er anzulegen ist §. 20.
ddd) Kosten desselben . §. 21.
eee) Folgen zufälliger Verletzung des Verschlusses §. 22.
bb) Waarenrevision . .
aaa) Zweck derselben.
allgemeine Revision
besondere Revision . §. 23.
bbb) Obliegenheiten des Steuerpflichtigen bei der Revision §. 24.
ccc) Fälle, worin es nur der allgemeinen Revision bedarf
bei Transitogut
bei verbrauchssteuerpflichtigen Waaren
beim Ansgange . §. 25.

cc) Begleitscheine
aaa) Zweck . §. 26.
bbb) und wesentlicher Inhalt derselben §. 27.
ccc) Verpflichtung des Waarenführers aus dem Begleitscheine §. 28.
ddd) Nachweisung dass dieselbe erfüllt worden sey §. 29.
eee) Erleichterungen hierbei §. 30.
fff) Verfahren mit den Begleitscheinen wenn die Ladung an verschiedene Orte oder Empfänger bestimmt ist §. 31.
wenn die Bestimmung der ganzen Ladung unterwegs verändert wird §. 32.
wenn eine Ladung unterwegs getheilt werden muss §. 33.
dd) Packhöfe
aaa) Erklärung was Packhöfe §. 34.
Niederlagerecht, Lagerfrist und Lagergeld . . .
bbb) Regeln, wem das Niederlagerecht und auf wie lange die Lagerfrist zu gestatten ist §. 35.
ccc) Ausnahmen hiervon für den Zoll in den Handelsplätzen an und links der Oder §§. 36—39.
für den Speditionshandel von Stettin insbesondere §. 40.
für Handelsplätze links der Weser §. 41.
ddd) Betrag des Lagergeldes in Packhofsräumen,
die Eigenthum des Staats sind §. 42.
die Privateigenthum sind §. 43.
eee) Rechte des Staats auf die Waaren im Packhofslager §. 44.
fff) Verfahren auf den Packhöfen beim Eingange und der Versendung der Waaren im Allgemeinen §. 45.
bei der Revision von Waaren die zur weiteren Versendung sogleich angegeben werden . . §. 46.
die vorerst am Abladeorte bleiben §. 47.
bei der Bearbeitung der Waaren auf dem Lager §. 48.
Besondere Packhofsreglements §. 49.
Verpflichtungen der Verwaltung in Rücksicht der lagernden Waaren §. 50.
Verfahren mit unabgeholten Waaren, deren Eigenthümer unbekannt ist, deren Eigenthümer bekannt ist §. 51.
ggg) Bestimmung, welchen Handelsplätzen das Niederlagerecht zustehen soll und Bedingung wegen Gewährung des Packhofsraums daselbst . . §. 52.
ee) Privatlager
aaa) was unter dieser Benennung verstanden wird §. 53.
bbb) wem Privatlager gestattet werden §. 54.
ccc) Verpflichtungen, welche dem Inhaber eines Privatlagers obliegen . §. 55.

II. Erhebung der Steuern.

1) Bei der Steuererhebung anwendbare Maasse
a) Versteuerung nach Gewicht
aa) Anwendung des Bruttogewichts auf die Verzollung des Nettogewichts auf die Entrichtung der Verbrauchs-Abgaben §. 56.
bb) Thara

aaa) verhältnissmässige Vertheilung derselben bei Verzollung zusammengepackter, verschieden bezollter Waaren §. 57.
bbb) Ausmittelung derselben bei Entrichtung der Verbrauchssteuer durch den Tharatarif durch unmittelbare Verwiegung . . . §. 58.
b) Versteuerung nach Maassen für Flüssigkeitien
aa) bei der Verzollung §. 59.
bb) bei Entrichtung der Verbrauchssteuer §. 60.
2) Steuerpflichtigkeit.
a) Von welchen Waaren Steuer erhoben wird . .
aa) allgemeiner Grundsatz für eingehende Waaren §. 61.
bb) Ausnahmen hiervon :
aaa) bei der Einfuhr im Allgemeinen zur Erleichterung des Verkehrs
Fälle worin Statt findet.
Ein Erlass aller Einfuhrabgaben §. 62.
eine Ermässigung der Eingangsgefälle §§. 63. 64.
ein Erlass der Verbrauchssteuer §. 65.
bbb) bei dem Ein- und Ausgange solcher fremden Waaren, die nur wegen besonderer Verhältnisse der Seefahrt das Gebiet des Staats berühren
in Schiffen .
die einen Nothhafen suchen §. 66.
deren Ladung nur zum Theil für das Inland bestimmt ist . . §. 67.
die Winterlager halten §. 68.
ccc) wegen erst nach erfolgter Einfuhr entstandener Verminderung der Waare . §. 69.
b) wo die Steuer zu entrichten ist
aa) allgemeine Verpflichtung, beim Eingange zu versteuern §. 70.
bb) Ausnahmen hiervon
aaa) für den Zoll
Fälle worin sie Statt finden §. 71.
Bedingungen dabei . §. 72.
bbb) für die Verbrauchssteuer .
Fälle worin sie Statt finden §. 73.
Bedingungen dabei §. 74. 75.
c) besondere Begünstigung des Messguts §. 76.
3) Verfahren bei der Versteuerung
a) allgemeine Vorschriften
aa) für eingehende Waaren
aaa) Verhalten beim Eingange über die Grenzlinie, bis zur Erreichung des Grenz-Zollamts unmittelbar §. 77.
oder nach vorgängiger Anmeldung bei den etwa vorliegenden Ansageposten . §. 78.
bbb) Deklaration bei dem Grenz-Zollamte
mündliche Deklaration §. 79.
schriftliche Deklaration
Inhalt derselben . §. 80.
Ausfertigung derselben §. 81—83.
ccc) Revision auf den Grund der Deklaration und Versteuerung in Folge derselben
in wiefern die Revision abgelehnt werden kann §. 84.
Ausnahme in letzterm Falle, wegen Verdacht eines beabsichtigten

Verbrechens . §. 85.
ddd) Abfertigung nach vollständiger Versteuerung
Quittungen . §. 86.
Anweisung wegen des weiteren Verhaltens im Grenzbezirke . . . §. 87.
eee) Anmeldung bei dem Kontrollamte
bei den Landtransporten §. 88.
bei Wassertransporten §. 89.
fff) Abänderung des vorstehend vorgeschriebenen Verfahrens:
wenn von verbrauchssteuerpflichtigeu Waaren nach §. 73.
blos der Eingangszoll an der Grenze entrichtet wird §. 90.
wenn steuerpflichtige Waaren auch ohne Zahlung des Eingangszolles
an der Grenze nach §. 71. eingelassen werden §. 91.
bb) für ausgehende Waaren
aaa) wenn Ausgangszoll davon entrichtet wird
am Absendungsorte
im Controllamte
im Grenz-Zollamte §. 92.
bbb) wenn der Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr zu führen ist
vorschriftsmässige Förmlichkeiten dieses Beweises §. 93.
wie zufällige Mängel daran zu ergänzen sind §. 94.

b) abweichende Vorschriften für besondere Fälle
aa) Gepäck der Reisenden, wenn sie nicht mit der Post reisen . . . §. 95.
bb) Postgüter
aaa) Ordinäre Posten
inkartirtes Postgut
Passagiergut
bbb) Extraposten
die Reisende führen . . .
die Kaufmannsgüter führen §. 96.
cc) Abgabenfreie Gegenstände
aaa) beim Eingange . . .
bbb) beim Ausgange §. 97.
dd) Waaren die einem geringern, als dem gewöhnlichen Zolle unterworfen sind . §. 98.
ee) inneres Verkehr wobei das Ausland berührt wird
aaa) allgemeine Grundsätze für dasselbe §. 99.
bbb) deren Anwendung bei dem Verkehr zwischen beiden
Hauptländertheilen
Besondere Vorschriften in Hinsicht auf Messgut §. 100.
und auf fremde völlig versteuerte und inländische
Waaren, in Bezug auf
Eingangszoll
Ausgangszoll . §. 101.
Verbrauchssteuer . §. 102.
und den von Westen nach Osten gehenden inländischen Weinen . §. 103.
ccc) Förmlichkeiten beim Uebergange steuerpflichtiger Waaren aus einem Hauptlandestheile in den andern §. 104.
ddd) Anwendung der Vorschriften unter *bbb.* und *ccc.* auf den Verkehr anderer Landestheile mit einander, sofern dabei fremdes Gebiet berührt wird §. 105.

III. Allgemeine Verpflichtungen sämmtlicher Steuerbeamten bei Ausübung ihres Dienstes gegen das Publikum.

1) Bereite Abfertigung . §. 106.
2) Anständige Behandlung, besonders
 a) Bescheidenheit bei den Nachfragen und Revisionen
 b) Ablehnen aller Privatremunerationen oder Geschenke
 c) welche auch nicht angeboten werden dürfen
 d) Erleichterung des Anbringens von Beschwerden über das Betragen der Steuerbeamten
 e) Gegenseitige Pflicht des Publikums, sich anständig gegen die Steuerbeamten zu betragen §. 107.
3) Richtige Berechnung und Erhebung der Gefälle §. 108.

IV. Uebertretung der Steuergesetze und deren Strafen.

1) Dienstvergehen der Beamten §. 109.
2) Zoll- und Steuerverbrechen §. 110.
 Strafen derselben . §§. 111. 112.
 Schärfung derselben
 bei Wiederholungen §§. 113 — 115.
 aus erschwerenden Umständen §. 116.
 Strafe beim Verkehr mit fremden Spielkarten §. 117.
 Theilnehmung an Verbrechen §§. 118. 119.
3) Besondere Vorschriften
 a) Pflicht die Steuergesetze zu kennen §. 120.
 b) die Waaren bei der Ein- oder Ausfuhr gehörig anzuzeigen . . . §§. 121. 122.
 c) für Fälle die beim Waarentransport im Grenzbezirk als ein vollführtes Verbrechen anzunehmen §. 123.
 d) Wenn eine Verletzung der für den Waarentransport im Grenzbezirk geltenden Bestimmungen blos mit einer Ordnungsstrafe zu ahnden . §. 124.
 e) Wiefern Zurückschaffung verbotener Waaren zulässig §§. 125 — 129.
4) Bestimmungen wegen der Konfiskation der Waaren §§. 130 — 138.
5) Vertretungsverbindlichkeit für die verwirkten Geldstrafen §. 139.
6) Besondere Strafen der Gewerbtreibenden wegen Unterschleifs mit Waaren,
 welche ihnen, zur Erleichterung ihres Gewerbebetriebs verabfolgt . . §. 140.
 oder unversteuert anvertraut werden §. 141.
7) Konkurrenz mehrerer Verbrechen
 a) Allgemeiner Grundsatz §. 142.
 b) Strafe konkurrirender Fälschungen
 wenn verfälschte oder unrichtige Papiere gebraucht §. 143.
 oder der Waarenverschluss verletzt worden §§. 144. 145.
8) Strafe der Bestechung der Steuerbeamten §. 146.
9) Strafe der Widersetzlichkeit gegen Steuerbeamte §§. 147 — 151.
10) Anlegung des Beschlags und Verfahren wegen Kontraventionen §§. 152 — 157 und 158.
11) Anwendung dieser Ordnung §. 159.

Verordnung über transitorische Bestimmungen in Absicht des innern Verkehrs und der Nachsteuer von ausländischen Waaren.

Wir FRIEDRICH WILHELM, von Gottes Gnaden, König von Preussen etc. etc.

Die Anwendung des Gesetzes vom heutigen Tage über den Zoll und die Verbrauchssteuer von ausländischen Waaren, und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staats, kann wegen des Zusammenhanges mit der innern Steuerverfassung nicht im ganzen Staate gleichzeittg und vollständig erfolgen. Es sind deshalb, imgleichen über die Versteuerung der ausländischen Waaren, welche sich bei der Bekanntmachung des Gesetzes schon im Lande vorräthig befinden, besondere Bestimmungen erforderlich, welche Wir, nachdem Wir darüber das Gutachten Unsers Staatsraths vernommen haben, hiermit ertheilen.

I. In Ansehung des innern Verkehrs:

1) Bei dem Verkehr innerhalb der westlichen Provinzen dauern die Beschränkungen, welche zur Sicherheit der Konsumtions - Steuern in Minden und Paderborn, und der Octroigefälle in verschiedenen Städten in Ansehung der inländischen steuerpflichtigen Gegenstände jetzt bestehen, noch fort, bis deren Aufhebung ausdrücklich verfügt wird.

2) Bei dem Verkehr der westlichen Provinzen, mit den östlichen, werden:

a) inländische, in den westlichen Provinzen erzeugte oder verfertigte Getränke und Esswaaren, auch Taback beim Eingange in die östlichen Provinzen in der bisherigen Art noch so lange behandelt, als dieselben in beiden Landestheilen noch nicht nach gleichen Grundsätzen besteuert sind; alle anderen natürlichen und künstlichen Erzeugnisse der westlichen Provinzen gehen dagegen auf Ursprungs - Bescheinigung schon von jetzt an frei in die östlichen Provinzen ein;

b) ausländische Gegenstände, welche aus den westlichen Provinzen in die östlichen zum Verbrauch versandt werden, und deren Einführung nicht in diesen, einem noch bestehenden Verbotsgesetze zuwider ist, mit den Gefällen fernerweit belegt, welche darauf ruhen, jedoch nach Abzug des Betrags der Abgaben, welche in den westlichen Provinzen davon erweislich schon bezahlt sind.

Diese Festsetzung gilt jedoch nur, bis auch das heutige Gesetz über den Zoll etc. etc. in den östlichen Provinzen in Kraft getreten ist.

II. In Ansehung der Nachversteuerung:

Die Bestände an ausländischen Waaren, welche Gewerbtreibende in den westlichen Provinzen besitzen, sind einer Nachversteuerung unterworfen, wobei folgende Modalitäten statt finden.

1) Die Verpflichtung zur Entrichtung der Nachssteuer erstreckt sich nicht auf den Einfuhrzoll, sondern blos auf die Verbrauchssteuer, und nur auf Vorräthe, welche zum Handel bestimmt sind, wenn solche

a) bei Waaren, welche mit weniger als 1 Rthlr. 12 Gr. Verbrauchssteuer vom Zentner belegt sind, zehn Zentner und darüber betragen;

b) bei Waaren, die mit 1 Rthlr. 12 gr. bis 4 Rthlr. einschliesslich an Verbrauchssteuer vom Zentner belegt sind, drei Zentner und darüber betragen;

c) bei Waaren die mit mehr als vier Thaler Verbrauchssteuer vom Zentner belegt sind, mehr als Einen halben Zentner betragen;

d) bei Waaren, welche nach Dutzenden im Tarif angesetzt sind, über ein Dutzend betragen;

e) bei Waaren, welche nach Stücken im Tarif angesetzt sind, je nachdem die Steuer für das Stück über 3 Rthlr. 8 gr. oder bis 3 Rthlr. 8 gr. und weniger belegt ist, wenn im ersten Falle drei Stücke und darüber, im zweiten Falle zehn Stücke und darüber vorhanden sind;

f) bei Flüssigkeiten, welche nicht nach dem Gewicht versteuert werden, finden die unter *a. b. c*, gegebenen Bestimmungen in der Art Anwendung, dass dabei ein Quart für zwei Pfunde gerechnet wird.

2) Die Versteuerung soll auf den Grund einer Deklaration geschehen, welche der Waaren-Inhaber binnen drei Tagen nach einer, durch die Ortsbehörde ergehenden öffentlichen Aufforderung schriftlich bei derselben einreichen, oder innerhalb der Zeit eine Verlängerung dieser Frist nachsuchen, und als nothwendig begründen muss.

3) Revisionen der Waarenlager können bei erheblichem Verdachte durch die Behörden angeordnet, und unrichtig befundene Angaben sollen nach den Bestimmungen der Steuer-Ordnung über die Verpflichtungen richtige Deklarationen abzugeben, geahndet werden.

4) Zur Erlegung der Steuer sollen die Regierungen billige Fristen, jedoch nicht über den Ablauf dieses Jahres hinaus bewilligen.

5) Der Betrag der Konsumtionssteuer, welcher erweislich von vorhandenen Waaren schon an die Staatskassen entrichtet ist, soll bei der Nachssteuer abgerechnet werden.

6) Es stehet jedem Waaren-Inhaber frei, zu erklären, dass er die vorräthige Waaren nach dem Auslande versenden wolle. In diesem Falle muss er solches innerhalb sechs Monaten bewerkstelligen, oder die Waare in Packhofsstädten auf das öffentliche Lager bringen. Wird in gehöriger Zeit und Form die Wiederausführung der Waare bescheinigt, so fällt die Erlegung der Nachsteuer davon weg.

Gegeben Berlin, den 26ten Mai 1818.

(L.S.) FRIEDRICH WILHELM.

C. Fürst v. *Hardenberg* v. *Altenstein*.

Beglaubigt: *Friese*.

In Gefolge der Bestimmung des §. 10 der Zoll-Ordnung vom 26. Mai 1818, wird dem Publiko durch die Beilage vorläufig bekannt gegemacht, an welchen Orten in den Provinzen

Westphalen,

Niederrhein,

Jülich, Cleve, Berg,

Haupt-Zollämter und Neben-Zollämter erster Klasse, und die dazu gehörigen Ansageposten angelegt werden sollen, wonach sich die Zollstrassen, welche gebildet werden, von selbst ergeben. Mehrere der Neben-Zollämter erster Klasse werden zur Erleichterung des Verkehrs grössere Abfertigungs-Befugnisse erhalten, als ihnen nach den Festsetzungen der Zollordnung in der Regel beigelegt sind. Der Umfang dieser erweiterten Befugnisse, so wie Abänderung in der Location der Erhebungsstellen, welche sich während der Einrichtung selbst noch ergeben könnten, sollen nach vollendeter Organisation nachträglich zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden.

An welchen Orten Neben-Zollämter zweiter Klasse werden errichtet werden, wird die Königl. Regierung den Bewohnern der dabei interessirten Umgegend durch die Kreisbehörden bekannt machen lassen. Besondere Kontrollämter auf der Binnenlinie werden vor jetzt noch nicht errichtet.

Zur Sicherstellung des Ausfuhrzolls werden bis dahin in der Nähe der Binnenlinie, Anmeldungsstellen angelegt, welche die Regierungen in den drei westlichen Provinzen bekannt machen werden.

Berlin, den 23. Juni 1818.

Finanz-Ministerium.

(gez.) von *Klewitz.*

Verzeichniss

derjenigen Zollstellen, welche in den westlichen Provinzen errichtet werden sollen.

Im Regierungs-Bezirke von	Sitz der Haupt-Zoll-ämter.	Sitz der dazugehörigen Ansageposten.	Sitz der Nebenzoll-Aemter erster Klasse.	Sitz der dazu gehörigen Ansageposten.
Cleve	Emmerich	Hüthum		
	Cranenburg			
			Keeken	
			Grunewald	
			Hommersum	
	Kaldenkirchen	Wampacherhöfe		
		Anderheyde		
			Walbeok	
			Straelen	
			Herongen	
			Brüggen	
			Elmpt	
Achen	Wehr			
	Achen	Laurenzberg		
		Vaels		
		Horbach		
		Bilgen		
			Herzogenrath	
			Horbach	
			Bilgen	
			Eupen	
	Malmedy			
			Am Schirm auch Baraque neuve genannt	Maldringen
Trier	Trier	Igel		
			Dasburg	
			Roth	
			Irel	
			Perl	
	Saarbrücken	Arnoul		
		Rentrisch		
			Sarlouis	Filsberg
				Ueberherrn
			Ottweiler	
Coblenz	Coblenz			
			Kirn	
			Oberstreit	
			Creutznach	
			Münster bei Bingen	Binger Brücke
			Weiler	
			Bacharach	

Im Regierungs-Bezirke von	Sitz der Haupt-Zoll-ämter.	der dazu gehörigen Ansageposten.	Sitz der Nebenzoll-Aemter erster Klasse.	der dazu gehörigen Ansageposten.
Coblenz	Coblenz		St. Goar	
			Boppard	
			Ehrenbreitstein	
			Dierdorf	
			Altenkirchen	
Arensberg	Wilnsdorf			Arenberg
			Burbach	
			Lasphe	
			Hallenberg	
			Medebeck	
			Girshagen	
Minden	Warburg	Am Diemelthor zu Warburg		
			Beverungen	
			Höxter	
			Steinheim	Luchtringen
	Minden		Loxten	
		Weserthor zu Minden		
		Petershagen		
			Herford	Bergthor zu Herford
			Vlotho	
			Petershagen	
			Rahden	
			Levern	
			Oldendorf	
			Hückerkreutz	
			Loxten	
Münster	Ostbervern		Kloster Vinneberg	
			Lengerieh	
			Lotte	
			Hopsten	Hümmling
	Rheine	Hardrup	Maxhafen	Hardrup
			Gronau	
			Altstaedt	
			Vreden	
			Bocholt	Brüggenhütte
			Anholt	

Erklärung des K. Preuss. Herrn Bevollmächtigten bei der Central-Commission, über die Formalitäten, denen die Rheinschiffer beim Waarentransport auf dem Rhein in den Königlich Preussischen Rheinprovinzen unterworfen sind.

Bei Gelegenheit der an die Verwaltungs-Commission ergangenen Weisung, Bericht zu erstatten über die Hindernisse, welche aus der neuen Zollverfassung in den Königlich Preussischen Staaten für den Waaren-Transit, auf dem Rheine entstehen, beehre ich mich vorläufig zu bemerken; dass die Convention von 1804 wie ich auf Befehl meines Hofes am 8ten September *a. c.* neuerdings zu Protokoll erklärt habe, das allgemeine Gesetz ist, welches bis zum Erscheinen der neuen Ordnung der Dinge befolgt werden muss.

Von Erhebung einer Transit-Gebühr von den Gütern, welche auf dem preussichen Rheinantheile transportirt werden, steht auch nichts in dem neuen Zollgesetz, und die durch die Convention von 1804 autorisirten strengen Maassregeln zu Sicherung der Mauthverfassung, sind sogar gemildert; indem hiefür nur ein Duplum des Manifestes verlangt, und eine Schiffsbegleitung mitgegeben wird, die nichts zu fordern berechtiget ist, als Obdach und Platz am gemeinschaftlichen Feuerheerd, da die sonstigen Begleitungskosten vom Staate getragen werden, in Hoffnung, dadurch zu bezwecken, dass ein gleiches auch K. Niederländischer Seits geschehen werde, wo bisher bedeutende Kosten den Schiffern durch die Begleitung zur Last fallen.

Meine verehrte Herrn Collegen können hieraus nur einen neuen Beweiss von den liberalen Gesinnungen meines Hofes und von seinem Bestreben entnehmen, den Verfügungen der Wiener-Akte, die Erhebung der Rheinschifffahrts-Gebühren von den Mauthabgaben sorgfältig zu trennen, schon im voraus nachzukommen, wogegen mein Hof aber auch zuversichtlich erwartet, dass baldigst und ernsthaft Hand an das definitive Reglement gelegt werden wird, damit endlich ein-

mal die allgemeine Rheinschifffahrts-Freiheit, von Basel bis zur See, dem Traktate gemäss eingeführt werden könne.

Mainz, den 30. Oktober 1818.

Jacobi.

Dekret der Königl. Preuss. Regierung zu Cleve auf die Vorstellung der Spediteurs Snoeck, Bresser u. Balk vom 2. Oktober 1818 in Betreff der Einmischung des Haupt-Zollamts zu Emmerich in die freye Rheinschifffahrt.

Die Freyheit der Schifffahrt auf dem Rhein, welche in dem Wiener Vertrag vom Jahr 1815 ausgesprochen worden ist, besteht darin, dass allen Nationen erlaubt seyn soll, an dieser Schifffahrt Theil zu nehmen, dass niemand *für diese Begünstigung* eine andere als die Octroiabgabe entrichten, dass kein Stapel oder gezwungener Umschlag ihn daran hindern, und überhaupt die Fahrt auf dem Strom so wenig wie möglich beschränkt werden soll.

In Hinsicht der Landzölle ist verabredet worden, dass die Schifffahrt gegen Verhinderungen von Seiten der Zollbeamten gesichert werden, und *dieserhalb eine gemeinschaftliche* Vorschrift errichtet werden solle.

Eine solche Vorschrift ist bis jetzt nicht erlassen, der Stapel oder vielmehr der Umschlag in Cöln ist noch nicht aufgehoben, und in den Niederlanden fährt man, *ebenfalls* gegen die Convention, noch immer fort, die Schifffahrt auf alle Weise aufzuhalten.

Schon aus diesem Grunde allein wäre daher die Preuss. Regierung befugt, alle Maassregeln auf dem Rhein in Anwendung zu bringen, welche die Sicherung des Steuer - Interesses nothwendig machen. Indessen hat sie schon jetzt, und ehe von Seiten der Niederländischen Regierung ein Gleiches geschehen ist, die Bestimmung der Convention zur Ausführung gebracht, und auf die nicht unbedeutende Transit-

Abgabe verzichtet. Die Freiheit der Schifffahrt im Sinne der Convention ist daher unangetastet geblieben, die transitirende Güter gehen unaufgehalten, und frei durch, und die Formalitäten, welche nothwendig sind, um die Ufer gegen heimliche Ausladungen zu sichern, sind so einfach und mit Billigkeit bestimmt, dass dadurch kein Aufenthalt für den Schiffer entstehen kann.

Da nicht die ganze Strecke der beiden Rheinufern mit Zollämtern besetzt ist, sondern letztere zur Erleichterung des Verkehrs nur da angelegt sind, wo die Schiffe ohnehin anlegen müssen, so ergiebt sich von selbst, dass diejenigen Waaren, welche zwischen zwei Stationen ausgeladen werden sollen, an der zuerst berührten versteuert werden müssen. Sind aber auch keine Ausladungen beabsichtigt, so ist es doch nothwendig, dass man an der zweiten Station oder an der dritten beurtheillen könne, ob die dort zur Ausladung kommende Güter aus dem Inlande oder aus der Fremde kommen, welches ohne Bescheinigung des Grenzamtes unmöglich ist. Letzteres hat zugleich die Pflicht, die zum Eingang verbotenen Waaren auch beim blosen Transit zu versiegelen.

Wie nun die Schifffahrt dadurch gestört werden könne, dass ein Schiffer, während Er zu Emmerich sich nur um die Mitgabe zweier Wächter beim Zollamt meldet, zugleich sein Manifest oder eine Declaration nach Inhalt seiner Frachtbriefe (denn das ist gleichgültig) vorzeige, damit das Amt sich von der Richtigkeit der Erklärung und der Bestimmung der Güter überzeugen könne, ist nicht abzusehen, und die königl. Regierung wird daher auch von dieser Maassregel nie abstehen, bis davon Ein hohes Finanz-Ministerium hierunter ein Anderes verfügt haben, oder die in der Convention von Wien versprochene gemeinschaftliche Vorschrift erschienen seyn wird.

Hiernach werden die Spediteurs Snoeck, Bresser u. Balk auf ihre Vorstellung von gestrigem Tage beschieden.

Cleve, den 3. Oktober 1818.

Königliche Preuss. Regierung, zweite Abtheilung.

Maass- und Gewichts-Ordnung für dis Preussischen Staaten. *Vom* 16. *Mai* 1816.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preussen etc. etc.

Thun kund und fügen zu wissen, dass Wir nöthig erachtet haben, der Unsicherheit in Maassen und Gewichten, die bisher in Unsern Staaten den Verkehr erschwerte, durch feste Bestimmungen abzuhelfen.

Wir verordnen daher wie folgt:

§. 1. Es soll nach beiliegender Anweisung ein Satz von Probemaassen und Gewichten unter Aufsicht einer Kommission von Sachverständigen verfertigt, und bei Unserm Ministerium der Finanzen und des Handels aufbewahrt werden. Diese Probemaasse und Gewichte sind fortan die einzig authorisirten Originale von Maass und Gewicht für Unsere sämmtliche Staaten.

§. 2. *a*) Nach diesen Originalen soll ein zweiter Satz von Probemaassen und Gewichten unter gleicher Aufsicht ausgearbeitet, und als beglaubigtes Exemplar derselben Unsrer Oberbaudeputation zur Verwahrung übergeben werden.

b) Zur Erhaltung der mathematisch genauen Richtigkeit für alle folgende Zeiten wird ein beglaubigtes drittes Exemplar der Normalmaasse und Gewichte, bei der mathematischen Klasse der Akademie der Wissenschaften, nachdem es von derselben den gesetzlichen Bestimmungen gemäss, erkannt worden, niedergelegt.

c) Ein viertes beglaubigtes Exemplar der Probemaasse und Gewichte, soll zur Erhaltung des öffentlichen gerichtlichen Glaubens an die Identität und Uebereinstimmung mit den Originalen, zum Gewahrsam des hiesigen Kammergerichts genommen werden.

d) Die Oberbaudeputation, die mathematische Klasse der Akademie der Wissenschaften und das Kammergericht sind verpflichtet, so oft sie es nöthig finden, wenigstens aber alle zehn Jahre, sich

der fortdauernden Uebereinstimmung ihrer Exemplare mit den Originalen §. 1. durch sachverständige Vergleichung und nöthigenfalls Berichtigung zu versichern, und die darüber aufgenommenen Protokolle durch Abdruck in den Amtsblättern jeder Regierung bekannt zu machen.

§. 3. In jedem Regierungsdepartement wird eine Eichungs-Commission errichtet, welche der Regierung unterordnet ist. Sie besteht aus einem Direktor, den die Regierung ernennt, vier bis sechs unbesoldeten Beisitzern, welche die Stadtverordneten des Orts aus der Bürgerschaft wählen, und einem Mechanikus, den die Regierung auf die Wahl der Commission bestätigt.

§. 4. Die in Berlin zu errichtende Eichungs-Commission erhält zugleich die Verpflichtung, so oft es von ihr verlangt wird, die Probemaasse und Gewichte der übrigen Eichungs-Commissionen zu prüfen, auch Probemaasse und Gewichte gegen Erstattung der Unkosten verfertigen zu lassen, für deren Richtigkeit sie verantwortlich ist. Der Sitz der Eichungs-Commissionen in den Regierungsdepartements soll durch Unsern Minister der Finanzen und des Handels bestimmt werden.

§. 5. Jede Eichungs-Commission erhält einen Satz Probemaasse und Gewichte. Sie ist verpflichtet, sich von der fortdauernden Uebereinstimmung dieser Maasse und Gewichte mit den Probemaassen und Gewichten der hiesigen Eichungs-Commission, so oft sie es nöthig findet, wenigstens aber alle fünf Jahre durch Vergleichung und nöthigenfalls Berichtigung zu versichern. Die Protokolle hierüber werden bei den Regierungen aufbewahrt.

§. 6. Unter Aufsicht der Eichungs-Commissionen werden Eichungs-Aemter in den verkehrreichsten Städten errichtet. Wo dies für jetzt geschehen soll, bestimmt das Ministerium der Finanzen und des Handels auf den Vorschlag der Regierungen.

§. 7. Die Eichungsämter bestehen als Kommunalanstalten aus einem Magistratsmitgliede, zwei bis vier Deputirten der Bürgerschaft, und

einem Sachkundigen. Sie erhalten von der Kommune einen nach dem Apparate der Eichungs-Commissionen §. 5. verfertigten Satz von Probemaassen und Gewichten, dessen fortdauernde Uebereinstimmung mit diesem Apparate, wenigstens alle drei Jahre geprüft und durch die Eichungs-Commission zu ihrer Legitimation attestirt werden muss.

§. 8. Bei jedem Eichungsamte muss an einem offnen Orte ein in Zolle eingetheiltes, metallenes Fussmaass, und eine Elle befestiget seyn, woran jeder unentgeldlich die Richtigkeit seiner Maasse selbst prüfen kann. Das Amt sorgt für die Erhaltung dieser öffentlichen Probemaasse. In den grössten Städten des Reichs soll überdies, an der Aussenseite eines schicklichen öffentlichen Gebäudes, eine halbe Ruthe in eine harte Steinart eingehauen, oder aus Eisen gegossen ausgestellt werden.

§. 9. Die Eichungsämter sind verpflichtet, die Richtigkeit der ihnen von öffentlichen Behörden und Privatpersonen vorgelegten Maasse und Gewichte zu prüfen, und auf Verlangen durch Aufdrückung des ihnen anvertrauten Stempels zu bescheinigen. Auch die Eichungs-Commissionen haben dieselbe Verpflichtung, und vertreten überhaupt für ihren Ort durchgehends die Stelle eines Eichungsamts.

§. 10. Zu seinem Privatgebrauche und in seiner eigenen Wirthschaft kann jeder sich ungestempelter Maasse und Gewichte bedienen.

§. 11. Sobald aber irgend etwas nach Maass oder Gewicht überliefert wird, kann sowohl der Geber, als der Empfänger fordern, dass die Ueberlieferung nach gehörig gestempelten Maassen und Gewichten geschehe.

§. 12. Wer irgend eine Waare für Jedermann feil hält, darf sich bei dem Verkauf keines andern als gehörig gestempelten Maasses und Gewichts bedienen; auch „selbst in seinem Laden oder in seiner Bude keine ungestempelten Maasse oder Gewichte haben.“ Durch die Uebertretung dieser Vorschrift wird, wenn auch sonst keine Uebervor-

theilung vorgefallen ist, eine Polizeistrafe von Einem, bis fünf Thalern verwirkt.

§. 13. Alle öffentliche Administrationsbüreaux als Posten-, Militair- und Civilmagazine, für Rechnung des Staats, oder der Kommunen bestehende Debitskomtoire, Forstämter u. s. w. und alle, welche zur öffentlichen Beglaubigung des Maasses oder Gewichtes angestellt sind, als Feldmesser, Holzmesser, Kornmesser, Vorsteher öffentlicher Waagen u. s. w. sind verpflichtet, sich bei ihren Geschäften keiner andern, als gehörig gestempelter Maasse und Gewichte zu bedienen, und dürfen auch bei einer Ordnungsstrafe von fünf Thalern kein ungestempeltes Maass und Gewicht in ihrem Geschäftslokal dulden.

§. 14. Jede Kreis- und städtische Polizeibehörde muss gehörig gestempeltes Maass und Gewicht so weit vorräthig haben, als der Lokalität nach, zur Untersuchung der im gemeinen Verkehr vorkommenden Maass- und Gewichtkontraventionen erforderlich ist.

§. 15. Nach Verlauf von acht Monaten von Kundmachung dieser Verordnung an, sollen nur diejenigen Maasse und Gewichte für vorschriftsmässig gestempelt gelten, die mit dem Stempel eines inländischen Eichungsamtes bezeichnet sind, ältere Stempel aber weiter nicht beachtet werden.

§. 16. Die ausgezeichnete Form dieses Stempels soll besonders öffentlich bekannt gemacht werden, sobald die Eichungsämter eingerichtet sind.

§. 17. Die Stempelung entbindet niemand von der Verpflichtung, dafür zu sorgen, dass sein gestempeltes Maass und Gewicht nicht durch den Gebrauch oder Zufall unrichtig werde.

§. 18. Die in den §§. 13. und 14. bezeichneten Behörden und Personen, sind insbesondere verpflichtet, nicht nur, so oft sie vermuthen, dass eine Abweichung zufällig entstanden seyn könnte, sondern in jedem Falle wenigstens *jährlich*, die fortdauernde Uebereinstimmung ihrer Maasse und Gewichte bei dem nächsten Eichungsamte prüfen,

und sich die befundene Richtigkeit zu ihrer Legitimation attestiren zu lassen, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von fünf Thalern.

§. 19. Die örtliche Polizei ist verpflichtet, die Maasse und Gewichte, wonach öffentlich verkauft wird, oft zu untersuchen. Für ungestempelt befundene, zieht sie sofort mittelst Dekrets die im §. 12. festgesetzte Strafe ein. Gestempelte, die sie mit ihren Probenmaassen und Gewichten nicht übereinstimmend findet, sendet sie zur Untersuchung und Berichtigung nach dem §. 9. an das nächste Eichungsamt. Dem Inhaber fallen dabei die Transport- und Eichungskosten zur Last Ensteht in der einen oder der andern Beziehung die Vermuthung einer betrüglichen Absicht, so denunziirt sie den Fall ausserdem noch den Criminalgerichten, welche ihn von Amtswegen zu untersuchen, und nach den Gesetzen darüber zu erkennen haben.

§. 20. Zu mehrerer Sicherung des Verkehrs werden für den Verkauf gewisser Arten von Waaren nachfolgende Regeln festgesetzt.

§. 21. Den Gebrauch der in den verschiedenen Provinzen üblichen *Handhaspel* wollen Wir vorläufig noch gestatten. Sie müssen indess ebenfalls durch die Eichungsämter, welche von dem gebräuchlichen Maass in Kenntniss zu setzen sind, gestempelt werden, und es findet auf die Personen, welche sich ungestempelter, oder unrichtig gestempelter Handhaspeln bedienen, um Gespinnst *für den Handel* darnach abzumessen, dasjenige Anwendung, was im §. 29. bestimmt worden ist. Fabrikanten bleibt nicht allein unbenommen, in ihren Werkstätten ungestempelte Handhaspel, von beliebigem Umfange zu gebrauchen, sondern sie können auch das Garn, das sie ausser ihren Werkstätten zu ihrem Gebrauche spinnen lassen, nach einem beliebigen Haspel bestellen, so wie es jedem frei steht, sich zum Abhaspeln des lediglich zu seinem *eigenen Bedarf bestimmten Garns*, eines willkührlichen Maatsstabes zu bedienen. Auch bei dem Maschinengespinnst ohne Unterschied, kann jeder Fabrikant für jetzt diejenigen Haspel gebrauchen, die seiner Convenienz entsprechen.

§. 22. Im gesammten Bauwesen in Unsern Staaten soll künftig nur einerlei Ruthen-, Fuss- und Zollmaaass gebraucht werden, und namentlich der Gebrauch besonderer schlesischer, köllnischer etc. etc. Fusse und Zolle wegfallen.

§. 23. Bei dem gesammten Bergwesen in Unsern sämmtlichen Staaten wird künftig nur einerlei Lachtermaass gebraucht, und die Anwendung eines besondern schlesischen Lachters hört auf.

§. 24. Bei der Vermessung von Land, wird in Unsern sämmtlichen Staaten blos die §. 22. einzig autorisirte Ruthe gebraucht, und in Zehen- und Hundertheile getheilt. Die Anwendung der besondern Provinzialruthen, als der kulmischen, olezkosschen, schlesischen u. s. w. hört auf, auch die zu Verwechslungen Anlass gebende Benennung von Dezimalfussen und Dezimalzollen fällt weg.

§. 25. Steine, Mauerwerk, Faschinen, Erde, Torf, Brennholz sollen vom Jahre 1817 ab, im gemeinen Verkehr, und sofort in öffentlichen Verhandlungen blos nach Kubikklaftern von ein hundert acht Kubikfuss berechnet, und dabei bloss der §. 22. autorisirte Fuss gebraucht werden. Eine solche Kubikklafter ist ein rechtwinklich aufgesetzter Haufen, sechs Fuss lang und breit, und drei Fuss hoch, oder tief. Indessen ist auch jede andere Aufsetzung gestattet, wenn sie nur die vorgeschriebene Anzahl Kubikfusse giebt. Jeder Käufer kann Ablieferung nach diesem Maasse verlangen. Die Polizei ist verpflichtet, die Aufsetzung darnach für die genannte Materialien zu fordern, so weit sie zu Jedermanns feilem Verkaufe kommen. Privatpersonen und Instituten, die blos für ihren Gebrauch oder ihre Fabrikation solche Materialien sammeln oder anschaffen, bleibt dagegen die Aufsetzung nach ihrer Convenienz unbenommen; so wie auch beim Bauwesen der übliche Gebrauch der Schachtruthen von 144 Kubikfuss noch beibehalten werden kann.

§. 26. Die Böttcher sollen hinführo kein neues, oder durch Einsetzung neuer Dauben verändertes Gefäss, worin Wein, Bier, Essig,

Branntwein und ähnliche Flüssigkeiten verkauft werden, aus den Händen geben, ohne darauf die Berliner Quartzahl und ihren Stempel einzubrennen. Dieser Stempel, der durch einzelne Buchstaben den Verfertiger speziell bezeichnet, wird ihnen von der Eichungs - Commission des Departements durch die Ortspolizei gegen blosse Erstattung der Kosten zugefertigt. Die örtliche Polizei ist verpflichtet, für dessen Zurücklieferung zu sorgen, sobald der Böttcher das Gewerbe aufgiebt.

§. 27. Durch das blosse Unterlassen der hiermit vorgeschriebenen Bezeichnung, verwirken die Böttcher einen Thaler Polizeistrafe für jedes unbezeichnete Gefäss. Unrichtig befundene gebrannte Gefässe müssen sie unentgeldlich umarbeiten, und ausserdem erlegen sie noch den Werth des Gefässes als Polizeistrafe. Auch bleibt es der Beurtheilung der Polizeibehörden überlassen, nach Bewandniss der Umstände, die Einleitung des Kriminalverfahrens nachzusuchen, und den Contravenienten bei erheblicher Unrichtigkeit der Bezeichnung den Stempel abzunehmen.

§. 28. Alle Flaschen, welche inländische Glashütten verfertigen, müssen daselbst mit einem Stempel bezeichnet werden, der neben dem besondern Zeichen der Glashütte den Inhalt in Berliner Quarten, oder deren Theilen ausdrückt. Diese Stempel erhalten die Hüttenbesitzer, gegen blosse Bezahlung der Kosten, von der Eichungs-Commission des Regierungsdepartements durch die örtliche Polizeibehörde, die auch verpflichtet ist, für deren Rücklieferung zu sorgen, wenn die Glashütte eingeht.

§. 29. Durch die blosse Nichtbezeichnung, wird eine Polizeistrafe von zwei Groschen für jede Flasche verwirkt. Flaschen, deren Inhalt um mehr als ein Sechszehntheil von der durch den Stempel bezeichneten Angabe abweicht, muss die Glashütte gegen Erstattung des Kaufpreises und der Transportkosten zurücknehmen.

§. 30. Vom 1ten Januar 1819 ab, kann Jedermann, der Bier,

Wein, Essig oder Branntwein in Flaschen kauft, fordern, dass sie ihm in, nach §. 28, gestempelten Flaschen geliefert werden.

§. 31. Die Eichungs-Commissionen sollen Branntweinprobemesser, welche nach den Normalmessern, die sie erhalten werden, angefertigt, und von ihnen gestempelt seyn müssen, zum Verkaufe feil halten. Wer nach acht Monaten von Kundmachung dieser Verordnung ab, Branntwein im Grossen, von einer bedungenen Stärke kauft, kann verlangen, dass ihm derselbe nach solchen gestempelten Probemessern überliefert werde.

§. 32. Die Gold- und Silberarbeiter erhalten diejenigen Stempel, welche erforderlich sind, um, den bestehenden Verordnungen gemäss, den Feingehalt der goldenen und silbernen Geräthe und Waaren aller Art zu bezeichnen, und den Namen des Verfertigers anzudeuten, gegen blosse Bezahlung der Kosten, durch die örtliche Polizeiobrigkeit, von derjenigen Eichungs-Commission, welche sich im Hauptorte der Provinz, wo das Oberpräsidium seinen Sitz hat, befindet. Die örtliche Polizeiobrigkeit muss auch für Rückgabe dieser Stempel sorgen, wenn der Gold- oder Silberarbeiter aufhört, sein Handwerk zu betreiben.

§. 33. Jeder Käufer von neuer Gold- oder Silberarbeit ist berechtigt, die Annahme derselben zu versagen, wenn sie nicht mit dem hier vorgeschriebenen Stempel versehen ist.

§. 34. Die Eichungs-Commission zu Berlin insbesondere, hat die Verpflichtung sorgfältig ausgearbeitete Probemaasse und Gewichte, Behufs wissenschaftlicher Untersuchungen, zum Verkaufe bereit zu halten.

§. 35. Alle Eichungs-Commissionen und Eichungsämter erhalten eine Taxe, wodurch bestimmt wird, was sie für die bei ihren vorfallenden Arbeiten und von ihnen zu liefernden Werkzeuge nehmen dürfen. Diese Taxe muss in ihrem Geschäftslokal zu Jedermanns offener Ansicht angeschlagen, sämmtlichen Polizeibehörden mitgetheilt, auch dem Publikum durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium der Finanzen und des Handels, mit der Ausführung dieser Maass- und Gewichtordnung, und befehlen Unsern Ministerien, Landescollegien, Polizei- und Justizbehörden, den Magisträten, Communen, und überhaupt sämmtlichen Einwohnern Unserer Staaten, sich darnach, jeder an seinem Theil, genau zu achten.

So geschehen Berlin den 16ten May 1816.

FRIEDRICH WILHELM,

C. Fürst v. *Hardenberg.* v. *Kircheisen.* Graf v. *Bülow.*
v. *Schuckmann.* W. Fürst zu *Wittgenstein.* v. *Boyen.*

Anweisung zur Verfertigung der Probemaasse und Gswichte nach §. 1. der Maass- und Gewichtordnung vom 16. Mai 1816.

§. 1. Das Grundmaass für sämmtliche Preussische Staaten ist der *Preussische Fuss.*

§. 2. Unter dieser Benennung soll der seit dem 28ten Oktober 1773 in Preussen, den Marken und Pommern eingeführte sogenannte *rheinländische Werkfuss* verstanden werden.

§. 3. Er enthält *einhundert neun und dreissig und dreizehn hundert Theile* Linien, des in wissenschaftlichen Verhandlungen allgemein bekannten pariser Fusses.

Damit aber die Grösse des preussischen Fussmaasses, worauf die übrigen Maasse und Gewichte gegründet sind, unabhängig von jedem andern Maasse, auf einem Urmaasse beruhe, welches zu allen Zeiten bei entstehenden Zweifeln, wieder erlangt werden kann; so soll nach Vollendung der Beobachtungen über die Sekunden-Pendullänge von Berlin, diese und ihr Verhältniss zum preussischen Fuss bekannt gemacht werden.

§. 4. Dieser preussische Fuss wird in *zwölf* Zolle und dieser Zoll in *zwölf* Linien eingetheilt.

§. 5. *Zwölf* dieser Fusse machen eine *preussische Ruthe*, die zum Gebrauche der Feldmesser, blos zehentheilig, hunderttheilig, und so fort, so weit es nöthig ist, eingetheilt wird.

§. 6. Eine *Preussische Meile* ist eine Länge von zweitausend solcher Ruthen.

§. 7. Die *Berliner Elle* soll fortan *fünf und zwanzig und einen halben* preussischen Zoll enthalten.

§. 8. Der *Faden* bei dem Seewesen enthält *sechs* preussische Fusse.

§. 9. Das *Lachter* bei dem Bergbau enthält *achtzig* preussische Zolle. Es wird in acht Achtel, das Achtel in zehen Lachterzolle, der Lachterzoll in zehen Primen, die Prime in zehen Sekunden getheilt.

§. 10. Der *Preussische Morgen* enthält *ein hundert achtzig* preussischse Quadratruthen. Nach Hufen wird in öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet.

§. 11. Der *Berliner Scheffel* soll *drei tausend zwei und siebenzig* preussische Kubikzolle enthalten, und *zwei und zwanzig* preussische Zoll im Lichten weit seyn. *Neun* Berliner Scheffel sind demnach *sechszehn* preussische Kubikfusse.

§. 12. Die *Berliner Metze* ist ein Sechszehntheil des Scheffels. Sie enthält demnach *ein hundert zwei und neunzig* preussische Kubikzolle, oder neun Metzen sind ein Kubikfuss.

§. 13. Das *Berliner Quart* ist ein Drittheil der Metze. Es enthält also *vier und sechszig* preussische Kubikzolle, oder sieben und zwanzig Quart sind ein Kubikfuss.

§. 14. Der *Eimer* enthält *sechszig* Berliner Quart, ein Oxhoft enthält *drei*, ein Ohm *zwei*, ein Anker *einen halben* Eimer.

§. 15. Die *Biertonne* enthält *ein hundert* Quart.

§. 16. Die *Tonne* zum Messen des Salzes, des Kalks, des Gipses, der Stein- und Holzkohlen, der Asche, und anderer trocknen Waaren, enthält *vier* Berliner Scheffel, oder *neun* Tonnen sind *vier und sechzig* Kubikfuss.

§. 17. Die *Leinsaattonne* macht jedoch hiervon eine Ausnahme und behält ferner den bisher üblichen Inhalt. Nach diesem enthalten *vier und zwanzig* solche Tonnen *sechs und fünfzig und einen halben* Berliner Scheffel; also die Tonne *sieben und dreissig zwei Drittheil* Metzen.

§. 18. Das Gewicht eines Preussischen Kubikfusses distillirten Wassers, im luftleeren Raume bei einer Temperatur von fünfzehn Graden des Reaumürschen Quecksilber-Thermometers wird in *sechs und sechszig* gleiche Theile getheilt. Ein solcher Theil ist ein *Preussisches Pfund.*

§. 19. Die Hälfte dieses Pfundes kommt genau mit der bisher bei dem preussischen Münzwesen üblichen köllnischen Mark überein, und soll auch ferner unter der Benneunung *Preussische Mark* zum Wiegen der Münzen, des Goldes und Silbers gebraucht werden.

§. 20. Die doppelte Eintheilung der Mark für Gold in vier und zwanzig Karate, für Silber in sechszehn Lothe, soll nicht mehr offiziel gebraucht, sondern die Mark für alle edele Metalle blos in *zwei hundert acht und achtzig Gräne* eingetheilt werden.

§. 21. Das *Preussische Pfund* §. 18. soll auch als Krämergewicht dienen, und zu diesem Zwecke in *zwei und dreissig Lothe*, das Loth aber in *vier* Quentchen getheilt werden.

§. 22. *Ein hundert und zehen Pfunde* sind ein Preussischer Centner.

§. 23. Nach Steinen und Schiffspfunden soll bei öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet werden. Dagegen soll die *preussische Schiffslast vier tausend Pfunde* enthalten.

§. 24. Das besondere Fleischergewicht wird nicht mehr gebraucht. Die Fleischer bedienen sich künftig auch des Krämergewichts.

§. 25. Das Medizinalgewicht behält seine übliche Abtheilung. Demnach hat das *Medizinalpfund zwölf Unzen*, die Unze *acht* Drachmen, die Drachme *drei* Skrupel, der Skrupel *zwanzig* Gran.

Aber das Gewicht dieser Theile soll so bestimmt werden, dass

das Medizinalpfund *vier und zwanzig* preussische Lothe, die Unze *zwei* solcher Lothe, die Drachme *ein* Preussisches Quentchen enthält.

§. 26. Juwelen werden auch ferner nach *Karaten*, und deren Eintheilung in halbe, viertel u. s. w. gewogen. *Ein hundert sechszig* solcher Karate sollen *neun* preussischen Quentchen gleich seyn.

§. 27. In allen *öffentlichen* Verhandlungen sollen im ganzen Preussischen Staate keine andere Maasse und Gewichte angewendet werden.

§. 28. Auch für den Privatverkehr sollen in den alten Theilen der Marken und der Provinzen Pommern und Preussen keine andere Maasse und Gewichte stempelfähig seyn.

§. 29. Dagegen soll in den, durch die neue Eintheilung des Staats, diesen Provinzen noch zugetheilten Landstrichen, so wie in allen andern, vorstehend nicht genannten Theilen des Staats, wo der Privatverkehr neben den erwähnten Maassen und Gewichten, auch den Gebrauch einzelner Provinzialmaasse und Gewichte erfordert, dieser Gebrauch zum Privatverkehr vorläufig noch nachgegeben werden. Es müssen aber durch die betreffenden Regierungen, die Verhältnisse dieser Provinzialmaasse und Gewichte zu den gesetzlichen, genau ausgemittelt, bei Unserm Ministerium der Finanzen und des Handels zur Prüfung eingereicht, das richtige Verhältniss dem Publikum bekannt gemacht, und hiernächst, jedes dieser Maasse und Gewichte, von den betreffenden Eichungsämtern gestempelt werden.

§. 30. Andere Provinzialmaasse und Gewichte als diejenigen, deren Gebrauch hiernach vosläufig noch gestattet werden wird, sind nicht stempelfähig.

§. 31. Die §. 1. der Maass- und Gewichtordnung vom heutigen Tage zu verfertigenden Originalmaasse und Gewichte, welche künftig die einzige Grundlage des ganzen Preussischen Maass- und Gewichtsystems seyn sollen, sind allein und ganz genau nach vorstehenden Vorschriften, und hiermit gesetzlich bestimmten Verhältnissen auszuarbeiten, ohne Rücksicht, was sonst für Maasse und Gewichte ir-

gendwo in den Preussischen Staaten als Normalmaasse und Gewichte gebraucht worden seyn möchten.

Berlin, den 16ten May 1816.

FRIEDRICH WILHELM.

C. Fürst v. *Hardenberg.* v. *Kircheisen.* Graf v. *Bülow.* v. *Schuckmann.* W. Fürst z. *Wittgenstein.* v. *Boyen.*

In Bezug auf vorstehende gesetzliche Bestimmungen wegen des einzuführenden Preussischen Maasses und Gewichts, machen wir hiermit bekannt, dass für unsern Verwaltungsbezirk.

1) hier in Coblenz eine *Eichungs-Commission*,

2) zur Erleichterung für das Publikum auch noch in jeder der nachbenannten Städten,

Kreuznach,
Trarbach,
Cochem,
Neuwied,
Altenkirchen,
Wetzlar,

ein *Eichungsamt* errichtet, und jede dieser Eichungsbehörden mit den Normalmaassen und Gewichten versehen, auch übrigens dergestallt eingerichtet ist, dass gestempelte Maasse und Gewichte daselbst neu gekauft, die Waagen ajustirt, und alte Gewichte, welche nach den gesetzlichen Vorschriften noch anwendbar sind, berichtiget und gestempelt werden können.

Wir geben zur vollständigen Ausführung dieses Gesetzes eine Frist bis zum 1ten Januar künftigen Jahres 1819, und verordnen hiermit, dass an diesem Tage die Einführung des Preussischen Maasses und Gewichts innerhalb unseres Verwaltungsbezirks vollendet seyn und die vorstehend publizirte Maass- und Gewichtordnung, insbesondere

auch mit den darin enthaltenen Strafbestimmungen, alsdann in volle Kraft treten soll.

Sämmtliche Kreis- und Ortspolizeibehörden werden hierdurch aufgefordert, diese Verordnung in ihren Amtsbezirken sogleich überall gehörig bekannt zu machen, damit alle diejenigen Behörden und Privatpersonen, welche nach den Bestimmungen in den §§. 12, 13 und 14 der Maass- und Gewichtordnung, zur Führung gestempelter Maassen, Waagen und Gewichte verpflichtet sind, zur gehörigen Zeit bei der ihnen zunächst oder sonst am bequemsten gelegenen Eichungsbehörde ihre Waagen ajustiren und stempeln lassen, imgleichen mit den erforderlichen gestempelten Maassen und Gewichten sich versorgen können.

Wir machen insbesondere auch noch darauf aufmerksam, dass, vom 1ten Januar k. J., in allen Polizeitaxen und anderen öffentlichen Taxen von Lebensmitteln und dergleichen, die Maass- und Gewichtbestimmungen nicht anders, als nach dem Preussischen Maass- und Gewichtsystem benannt seyn dürfen; dass auf allen öffentlichen Waagen nicht anders als mit Preussischem Gewicht gewogen, — auf den Fruchtmärkten mit keinem andern Maasse, als dem Preussischen Scheffel und dessen Unterabtheilungen gemessen, — auch auf den Wochen- und Jährmärkten, so wie überall im öffentlichen Verkehr, nur nach gestempeltem Preussischem Maass und Gewicht verkauft werden darf. Die Ortspolizeibehörden sind verpflichtet, hierauf mit unabsichtlicher Strenge zu halten, und jede Kontravention auf dem gesetzlichen Wege zu rügen.

Schliesslich bringen wir nachstehend noch die Namen derjenigen Personen, welche als Vorsteher und Mitglieder der Eichungsbehörden von uns bestätiget worden sind, imgleichen die, den Aemtern ertheilte Gebührentaxe, zur öffentlichen Kenntniss.

Coblenz, den 15ten September 1818.

Königliche Regierung.

Mitglieder.

1) Der Eichungs-Commission zu *Coblenz*:

Polizeidirektor *Weber*, Direktor der Commission,
Schäfer, Kaufmann,
Simon *Clemens*, Kaufmann,
M. *Wirth*, Kaufmann,
Wilbert, Fruchtmesser,
Boyhaven, Visirer,
Botsch, Böttcher,
Becher, Mechanikus.

2) Des Eichungsamtes zu *Kreuznach*:

Stadtrath *Lorenzi*, Vorsteher des Amtes,
Fr. *Ruprecht*, Lieutenant,
Wenzel, Renovator,
Fr. *Denzel*,
Wittmann,
Heberlein, Mechanikus und Sachkundiger des Amtes.

3) Des Eichungsamtes zu *Trarbach*:

Bürgermeister *Motz*, Vorsteher des Amtes,
Fr. D. *Moog*, Kaufmann,
C. Fr. *Heitz*, Handelsmann,
Fr. *Faust*, Böttcher,
Jost *Tross*, Böttcher,
Phil. *Butz*, Uhrmacher und Sachkundiger des Amtes.

4) Des Eichungsamtes zu *Cochem*:

Bürgermeister *Keiffenheim*, Vorsteher des Amtes,
J. P. *Zöller*, Apotheker,
M. J. *Burkard*, Tuchmacher,
N. *Bremm*, Tischler,
Cl. *Steuer*, Böttcher,
L. *Mensing*, Schlosser und Sachkundiger des Amtes.

5) Des Eichungsamtes zu *Neuwied*:

Bürgermeister *Buchholz*, Vorsteher des Amtes,
J. *Krätzer*, Gemeindeempfänger,
J. *Henn*, Bäcker,
Fr. *Reichard*, Kaufmann,
J. *Graff*, Brauer,
Prud'homme; Uhrmacher und Sachkundiger des Amtes.

6) Des Eichungsamtes zu *Altenkirchen*:

Bürgermeister *Imhäuser*, Vorsteher des Amtes,
C. *Schneider*, Kaufmann,
G. W. *Brand*, Blaufärber,
J. Ph. *Schilbock*, Schuhmacher,
L. *Spahr*, Schneider,
Ferd. *Pollmann*, Sachkundiger des Amtes.

7) Des Eichungsamtes zu *Wetzlar*:

Bürgermeister *Waldschmidt*, Vorsteher des Amtes,
Friedrich, Kaufmann,
Kitterle, Baumeister,
J. *Vogt*, Böttcher,
J. *Markrander*, Gürtler,
J. *Werr*, Uhrmacher und Sachkundiger des Amtes.

Taxe der Gebühren, welche für die Eichung und Stempelung nachstehend benannter Gegenstände festgesetzt worden.

	Für die Eichung u. Stempelung neuer Gr.	Pf.	früher geeichter Gr.	Pf.
Gewichte.				
Massive messingene Gewichte von 1 Pfund . . .	1	—	—	6
— — — von ½, ¼ und ⅛ Pfund.	—	6	—	4
— — — kleinere von 2 Loth und darunter, für das Stück.	—	3	—	2
Einsatzgewichte von 1 Pfund	2	—	1	6
— — ½ —	1	6	1	—
Medizinalgewicht von 1 —	1	—	—	6
Die Unterabtheilungen desselben von 1 Unze herunter, für das Stück . . .	—	6	—	3
Goldgewichtsteine, für das Stück	—	6	—	3
Gewichte von Gusseisen, 1 Centner	6	—	3	—
— — — ½ —	4	—	2	—
— — — ¼ —	3	—	2	—
— — — von 20 bis 26 Pfund . .	2	—	1	—
— — — — 10 bis 19 — . . .	1	6	1	—
— — — — 7 bis 9 — . .	1	3	—	9
— — — — 4 bis 6 — . .	1	—	—	6
— — — — 1 bis 3 — . .	—	6	—	4
Juwelengewichte, das Stück	1	—	1	—
Waagebalken.				
Lastbalken von 20 Pfund	3	—	2	—
— — 30 —	4	—	2	—
— — 40 —	5	—	3	—
— — 50 —	6	—	3	—
— — 60 —	7	—	4	—

	Für die Eichung u. Stempelung neuer Gr.	Pf.	früher geeichter Gr.	Pf.
Lastbalken von 70 Pfund	8	—	4	—
— — 80 —	9	—	5	—
— — 90 —	10	—	5	—
— — 100 —	12	—	8	—
Eine Kramwaage von 3 bis 10 Zoll Länge . .	1	—	—	6
— — — 10 bis 20 — — . .	2	—	1	—
— — — 20 bis 30 — — . .	3	—	2	—
— — — 30 bis 40 — — . .	4	—	2	—
Die Schalen, das Paar	1	—	1	—
Goldwaagen	4	—	3	—
Waagebalken von Gusseisen 4 Fuss lang . . .	8	—	6	—
— — — 4½ — — . . .	10	—	8	—
— — — 5½ — — . . .	12	—	10	—
— — — 6 — — . . .	16	—	12	—
— — — 8 — — . . .	20	—	16	—
Längenmaasse.				
Eine halbe Ruthe	6	—	4	—
Eine ganze Ruthe	7	—	5	—
Messingene Maasstäbe mit Transversallinien von 1 Fuss	4	—	3	—
Ordinäre Zollstöcke von 1 Fuss	1	—	—	6
Holzmaass	4	—	4	—
Eine Elle	2	—	1	—
Eine Weife oder Haspel	2	—	2	—
Hohlmaasse.				
Ein Scheffel	18	—	8	—
½ —	12	—	6	—
¼ —	8	—	4	—

	Für die Eichung u. Stempelung neuer Gr.	neuer Pf.	früher geeichter Gr.	früher geeichter Pf.
Eine Metze	4	—	2	—
½ —	2	—	2	—
¼ —	1	6	1	—
⅛ und 1/16	1	—	1	—
Ein Streichholz (gross oder klein)	1	—	1	—
Eine Tonne von 4 Scheffel	16	—	12	—
— — — 3 —	14	—	10	—
— — — 2 —	12	—	8	—
— — — 1 —	8	—	4	—
Eine Leinsaattonne	14	—	10	—
Ein Quartmaass	2	—	1	—
½ —	1	6	1	—
¼ —	1	—	1	—
⅛ und 1/16	—	6	—	6
Eine Biertonne	16	—	12	—
½ —	12	—	8	—
¼ — u. s. w.	8	—	4	—
Alkoholometer.				
Wenn er unrichtig befunden wird	2	—	2	—
Wenn er richtig und von Glas ist	6	—	6	—
— — — Metall ist	4	—	4	—

T A R I F

der Waag-, Krahnen- und Havengebühren in Mainz 1818.

Namen der Gegenstände.	Maase, Anzahl oder Gewicht, wonach die Gebühren bestimmt sind.	Gebühren Waage C.	Waage M.	Krahnen C.	Krahnen M.	Haven C.	Haven M.
Abfälle von Haaren, Hörnern, Knochen . .	100 Kilogramme	—	—	2	5	1	$2\frac{1}{2}$
Asche	1 Malter à 60	6	—	12	—	6	—
Backofensteine, von gewöhnlicher Grösse . .	1 Stück à 50	—	—	5	—	2	5
Backsteine	1000 Stück	—	—	10	—	5	—
Blut	100 Kilogramme	—	—	2	5	1	$2\frac{1}{2}$
* Chaisen, viersitzige oder sogenannte ganze .	1 Stück	75	—	150	—	85	—
* ditto zweisitzige ditto halb- .	„ „	50	—	100	—	50	—
Daubholz für Stückfässer und Fuder	100 Stücke	—	—	40	—	20	—
— — Zulast	„ „	—	—	30	—	15	—
— — Oehmige, und alle Arten, so kleiner als Zulast	„ „	—	—	10	—	5	—
NB. die Bodenstücke, wovon 40 Stück, auf jedes 100 Fassholz gerechnet werden, zahlen von jeder Art die Hälfte der Gebühren.							
Dürrgemüsse und Baumfrüchte, als:							
Castanien	1 Malter à 80 Kilo.	8	—	16	—	8	—
Bohnen	„ „ 88 „	8	8	17	6	8	8
Erbsen	„ „ 88 „	8	8	17	6	8	8
Hasselnüsse	„ „ 70 „	7	—	14	—	7	—
Linsen	„ „ 86 „	8	6	17	2	8	6
Nüsse	„ „ 60 „	6	—	12	—	6	—
Wicken	„ „ 85 „	8	5	17	—	8	5
(Castanien bis Wicken:) Das Gewicht des Malters, wird alle Jahr im Monat November, nach dem Durchschnitt einer obrigkeitlich vorgenommenen Probwiegung bestimmt. Von den erhobenen Gebühren werden die geschwornen Fruchtmesser und Sackträger bezahlt, selbst dann, wann die Früchten blos übergeschlagen werden und vorbeygehen, in diesem Fall werden aber keine Havengebühren erhoben.							
* Eisen, altes gebrochenes, zum einschmelzen, auch Wascheisen	50 Kilogramme	2	5	5	—	2	5
* — in Masseln	„ „	2	5	5	—	2	5
Fässer, leere, tannene und eichene, alte oder neue, als:							
— — Stückfässer und Fuder . . .	1 Stück	—	—	15	—	7	5
— — Zulast	„ „	—	—	10	—	5	—
— — Oehmige, alle Arten, so kleiner als Zulast	„ „	—	—	5	—	2	5
* Flüssigkeiten, als: Bier, Brandwein, Aepfelwein, Essig, Wein, Weingeist, Weinhefen, wenn solche in Fässern, welche die hiesige, oder mit hiesiger eine gleiche Aiche haben	50 Kilogramme	—	—	10	—	5	—
Flüssigkeiten in fremden, oder nicht geaichten Fässern, oder in Kisten und Körben, sind sie der Waage unterworfen, und zahlen.	„ „	5	—	10	—	5	—

Namen der Gegenstände.	Maase, Anzahl oder Gewicht, wonach die Gebühren bestimmt sind.	Gebühren Waage C.	Waage M.	Krahnen C.	Krahnen M.	Haven C.	Haven M.
Früchte, als:							
Gerste	1 Malter à 69 Kilo	6	9	13	8	6	9
ditto gerollte oder Perlgerste, Graupen .	„ „ 85 „	8	5	17	—	8	5
Gries, Grüze, aller Art	„ „ 75 „	7	5	15	—	7	5
Haver	„ „ 50 „	5	0	10	—	5	—
Hirsen	„ „ 85 „	8	5	17	—	8	5
Korn, Roggen	„ „ 79 „	7	9	15	8	7	9
Kleien	„ „ 44 „	4	4	8	8	4	4
Malz	„ „ 69 „	6	9	13	8	6	9
Mehl, aller Art	„ „ 75 „	7	5	15	—	7	5
Spelz	„ „ 50 „	5	0	10	—	5	—
Spelzenkern	„ „ 81 „	8	1	16	2	8	1
Waizen	„ „ 81 „	8	1	16	2	8	1
Welschkorn	„ „ 71 „	7	1	14	2	7	1
Hier gelten die nämlichen Bemerkungen, wie bey den Dürrgemüssen.							
*Glas, altes gebrochenes, Abfälle	50 Kilogramme	2	5	5	—	2	5
*Harz und Pech in Kübeln	„ „	2	5	5	—	2	5
Holz, Fichten und Tannen, nach dem Cubischen Metre.	zahlt 5 Cent. p. metre						
Bauholz, tannen etc. in Böden 3r P. Boden	à 15 Metre 00 Cent.	—	—	75	—	37	5
4r „	„ 14 „ 00 „	—	—	70	—	35	—
5r „	„ 12 „ 30 „	—	—	61	5	30	$7\frac{1}{2}$
6r „	„ 7 „ 50 „	—	—	37	5	18	$7\frac{1}{2}$
7r „	„ 6 „ 40 „	—	—	32	—	16	—
8r „	„ 5 „ 80 „	—	—	29	—	14	5
9r „	„ 4 „ 05 „	—	—	20	$2\frac{1}{2}$	10	$1\frac{1}{4}$
10r „	„ 4 „ 00 „	—	—	20	—	10	—
Borde, Bretter, mayn- P. 100 Stück.	„ 1 „ 65 „	—	—	8	$2\frac{1}{2}$	4	$1\frac{1}{4}$
breite 11 schuhige „ „	„ 2 „ 25 „	—	—	11	$2\frac{1}{2}$	5	$6\frac{1}{4}$
Rhein- 16 „ „ „	„ 3 „ 50 „	—	—	17	5	8	$7\frac{1}{2}$
Diehle 1 zöllige „ „	„ 3 „ 50 „	—	—	17	5	8	$7\frac{1}{2}$
$\frac{1}{2}$ „ „ „	„ 5 „ 30 „	—	—	26	5	13	$2\frac{1}{2}$
2 „ „ „	„ 7 „ 00 „	—	—	35	—	17	5
Brücken „ „	„ 13 „ 40 „	—	—	67	—	33	5
Latten, Rhein-, 15 schuhige 5 auf 1 Bord gerechnet „ „	„ 0 „ 70 „	—	—	3	5	1	$7\frac{1}{2}$
Mayn- 4 auf einen Bord gerechnet „ „	„ 0 „ 42 „	—	—	2	1	1	$0\frac{1}{2}$
Pfähle, eichene und tannene, auch Fackelstecken	1000 Stück	—	—	10	—	5	—
Rebböden P. 100 Stück.	25 Metre 00 Cent.	—	—	125	—	62	5
Reif, von jeder Gattung, in Fudern . .	1 Fuder à 100 Kilo.	—	—	20	—	10	—

Namen der Gegenstände.	Maase, Anzahl oder Gewicht, wonach die Gebühren bestimmt sind.	Gebühren					
		Waage		Krahnen		Haven	
		C.	M.	C.	M.	C.	M.
Holz, Reif von jeder Gattung in Gebund . .	1 Gebund à 10 Kilo.	—	—	2	—	1	—
Spalierlatten P. 100 Stück.	0 Metre 20 Cent.	—	—	1	—	—	5
Sparren „ „	3 „ 50 „	—	—	17	5	8	7½
Stangen, ganz dünne kleine „ „	1 „ 30 „	—	—	6	5	3	2½
Hackenstangen „ „	2 „ 00 „	—	—	10	—	5	—
Tüncherstangen „ „	6 „ 00 „	—	—	30	—	15	—
Wagnerstangen „ „	9 „ 20 „	—	—	45	—	22	5
Eichen -, Nuss - Birnbaum etc. zahlt p. Metre 10 Centimen							
Bretter	1 „ 00 „	—	—	10	—	5	—
Felgen für Chaisen P. 100 Stück.	0 „ 54 „	—	—	5	4	2	7
„ „ Wägen	2 „ 00 „	—	—	20	-	10	—
Gewehrschaften und Rahm oder Glaserholz	1 „ 55 „	—	—	15	5	7	7½
Planckenstecken und Reisholz	2 „ 00 „	—	—	20	—	10	—
Sparren	3 „ 50 „	—	—	35	—	17	5
Speichen	0 „ 50 „	—	—	5	—	2	5
Alle diese Holzgattungen, wenn sie auf Flössen vorbeygehen, zahlen gar keine Gebühren, in Schiffen zahlen sie nur die Krahnengebühr, werden sie aber ausgeladen, so wird Krahnen- und Havengebühr erhoben.							
Holzkohlen	1 Bütte	—	—	7	—	3	5
Ips, oder roher Gips	50 Kilogramme	-	—	1	-	—	5
Kalch	1 Bütte	—	—	5	—	2	5
Krüge, Sauerwasser leere 100 Stück à 125 Kilo. gerechnet	100 Kilogramme	—	—	2	5	1	2½
— — — halbe 100 Stück à 62½ Kilo. gerechnet	„ „	—	—	2	5	1	2½
Loh, in Rinde oder gemahlen	„ „	—	—	2	5	1	2½
— Kässe 100 Stück à 60 Kilo. gerechnet .	„ „	—	—	2	5	1	2½
Mineralwasser, ganze Krüge 100 Stück à 250 Kilo. gerechnet . . .	„ „	—	—	2	5	1	2½
— — halbe „ 100 Stück à 125 Kilo. gerechnet . . .	„ „	—	—	2	5	1	2½
✲ in Kisten oder Körben . . .	50 Kilogramme	5	—	10	—	5	—
Mühlsteine	1 Cubicschuh 50 Kil.	—	—	5	—	2	5
✲Pech in Kübeln	50 Kilogramme	2	5	5	—	2	5
Platten, Steinerne, 1 zöllige	100 □ Schuh	—	—	10	—	5	—
Pfeiffen-, Porcellain-, Thon u. Walkererde .	100 Kilogramme	—	—	2	5	1	2½
Quader-, Abtritt- u. Fenstersteine, roh o. behauen.	1 Cubicschuh 50 Kil.	—	—	5	—	2	5
✲Salz, 1 Malter oder Sack p. 100 Kilo. . . . Hievon wird der Sackträgerlohn bezahlt, so in den Gebühren enthalten ist.	50 Kilogromme	5	—	10	—	5	—

Namen der Gegenstände.	Maase, Anzahl oder Gewicht, wonach die Gebühren bestimmt sind.	Gebühren					
		Waage		Krahnen		Haven	
		C.	M.	C.	M.	C.	M.
Sämereyen in Säcken oder Ballen, (Hier gilt wieder die nämliche Bemerkung, wie bei den Dürrgemüsse u. Früchten, wenn aber diese Sämereien in Fässern gepackt sind, so zahlen sie, da sie in diesem Falle der Waage unterworfen, auch Havengebühren, selbst wenn die Vorbeyfahrt erlaubt worden wäre.)							
Birkensaamen	1 Malter à 25 Kilo.	2	5	5	—	2	5
Esparcettesaamen	” ” 25 ”	2	5	5	—	2	5
Hanfsaamen	” ” 60 ”	6	—	12	—	6	—
Kleesaamen	” ” 100 ”	10	—	20	—	10	—
Kohl, u. Repssaamen	” ” 70 ”	7	—	14	—	7	—
Leinsaamen	” ” 80 ”	8	—	16	—	8	—
Mag, u. Mohnsaamen	” ” 70 ”	7	—	14	—	7	—
Runkelrübensaamen	” ” 56 ”	5	6	11	2	5	6
Tannen u. Fichtensaamen	” ” 56 ”	5	6	11	2	5	6
Wachholderbeerensaamen.	” ” 50 ”	5	0	10	—	5	—
❊ Rebkuchen, vom Main 100 Stück à 88 Kilo.	50 Kilogramme	5	—	10	—	5	—
❊ Rhein u. Necar 100 Stück à 90 Kilo.	” ”	5	—	10	—	5	—
Sand, Zinnsand in Tonnen à 150 Kilo. oder offen.	” ”	—	—	5	—	2	5
Schieferstein, Steinkohlen, Torf, Trass, Tufstein	100 Kilogramme	—	—	2	5	1	2½
Töpferwaaren, Erdene u. Steinerne, Fayence ausgenommen	” ”	—	—	2	5	1	2½
❊ Theer	50 Kilogramme	2	5	5	—	2	5
Ziegeln	1000 Stück	–	—	10	—	5	—
Alle diese Gegenstände zahlen keine Havengebühr, wenn sie nicht auf den Haven gebracht werden, jedoch sind die mit einem ❊ bezeichneten davon ausgenommen, welche als der Waage unterworfen die Havengebühr zu zahlen haben, auch wenn sie die Erlaubniss der Vorbeyfahrt erhalten hätten.							
Alle übrige Gegenstände aber, so nicht in diesem Tarif benennt sind, bezahlen	50 Kilogramme	5	—	10	—	5	—
Ausgenommen von allen Waag-, Krahnen- u Havengebühren, sind: Sand, Kies, Strassenpflaster, alle Arten Dünger, Stroh, Heu, Faschinen, Milch, frische Butter, Eyer, Geflügel, grüne Früchte und Gemüsse, Schlachtvieh, Brennholz und Wellen,							

Im Jahr 1818 getroffene Abänderungen für den Umschlag und die Erhebungen im Hafen zu Cöln.

Da es den durch die Convention vom 15ten August 1804 über die Rheinschifffahrt aufgestellten Grundsätzen angemessen ist, den Handel mit Landesprodukten vorzüglich zu erleichtern, in dieser Absicht auch viele dergleichen Produkte von dem zur Beförderung einer guten Schifffahrtspolizei zu Cöln eingeführten Umschlagsrechte ausgenommen worden sind; die in dem Beschluss des General - Direktors der Brücken und Landstrassen vom 7ten November 1809 enthaltene Bezeichnung jedoch nicht als vollständig betrachtet werden kann, und mithin einige Gegenstände noch dem Umschlagsrechte unterworfen sind, deren Ueberladung einen zum Verhältniss des Werthes zu hohen Kostenaufwand und für den Handel selbst nachtheiligen Aufenthalt verursacht.

Und in Erwägung, dass Gegenstände, die nicht überladen werden, auch die Gebühren nicht entrichten dürfen, die zu Gunsten der Städte, wo der Umschlag statt findet, vorbehalten worden sind, so dass eine Vermehrung der ohne Ueberladung vorbeifahrenden Artikel dem städtischen Aerar einen bedeutenden Nachtheil verursachen wird, wofür es um so nothwendiger ist, demselben eine Entschädigung auszumitteln, als die grossen Auslagen für Besoldung der Rheinbeamten und Unterhalt des Werfts, der Krahnen und andrer Anstalten die nemlichen bleiben.

In fernerer Erwägung, dass zur Ausmittelung dieser Entschädigung nichts zweckmässiger ist, als die durch die Rheinschifffahrts - Convention festgesetzte Gebühr von zwanzig Centimen von allen Gütern ohne Unterschied, sie mögen in die Stadt geführet werden, aus der Stadt kommen oder über Bord gehen, zu erheben und in dieser Hinsicht den Art. II. des Beschlusses vom 6ten August 1808 zu modifiziren dessen Anwendung zu Missbräuchen Anlass gegeben hat.

In Erwägung endlich, dass der Tarif der Gebühren für solche Waaren die nicht gewogen werden können, gleichfalls Klagen veranlasst hat, und dessen Reduktion auf durch Erfahrung bewährte Sätze dem Handel nützlich seyn muss.

Beschliesst der Präsident und kommissarische Oberbürgermeister, mit Genehmigung der Königlichen Hochlöblichen Regierung, wie folgt:

1) Ausser den Gegenständen, welchen die Vorbeifahrt an hiesiger Stadt bereits durch den Beschluss vom 7ten November 1809 gestattet ist, wird dieselbe noch folgenden zugestanden, als:

Deutschem Getreide aller Art.
Deutschem Salinensalz.
Schleifsteinen im Allgemeinen.
Rübkuchen.
Wachholderbeeren.
Rohem Gusseisen jeder Art.
Altem Eisen.
Gegossenem Eisen, Töpfen, Oefen.
Mineralwasser.
Nüssen.
Leeren Fässern und Reifen.

2) Alle übrigen Güter bleiben vorläufig bis zur schliesslichen Berichtigung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten der Umladung in hiesigem Hafen unterworfen, und es sollen davon ohne Rücksicht auf die Bestimmung und mit völliger Beseitigung der §. 1, 2 und 3 des Art. II. des Beschlusses vom 6ten August 1808 die Krahn-, Werft- und Waaggebühren gleichförmig wie im Hafen von Mainz bezahlet werden und wie solche durch den Art. 8. der Convention von 1804 reguliret sind, nemlich 10 Centimen Krahngebühr, 5 Centimen Waaggebühr und 5 Centimen Werftgebühr.

3) Ausgenommen sind einzig die Gegenstände, welche ihrer Beschaffenheit nach nicht durch die Krahnen bearbeitet werden können,

deren Verzeichniss dem Beschlusse vom 6. August 1808 beigefügt ist. Die Gebühren davon sollen erhoben werden, wie sie in nachstehendem modifizirten Tarif enthalten sind.

4) Alle Gegenstände, denen in Gemässheit des Art. 1 des gegenwärtigen Beschlusses die Gebühren - und Umschlagsfreie Vorbeifahrt an hiesiger Stadt gestattet ist, sollen dann nur ohne alle Untersuchung passiren können, wenn entweder die Ladungen so beschaffen sind, dass deren Bestandtheile mit blossem Auge übersehen werden können, oder wenn es aus der Verification der Rheinschifffahrtsbeamten hinlänglich konstirt, dass die Ladungen wirklich nur aus Gegenständen bestehen, die in der freien Vorbeifahrt begriffen sind, oder aber wenn die Schiffer sich durch glaubhafte Zeugnisse der Ortsbehörden justifiziren, welche letztere Justifikation aber nur in dem Falle angenommen werden kann, wenn am Einladungsplatz sich nicht ein Erhebungsamt der Rheinschifffahrtsgebühren befindet.

5) Die materielle Untersuchung von Seiten der städtischen Beamten soll dann nur eintreten können, wenn es den Schiffern, die Gegenstände der freien Vorbeifahrt an Bord haben, an einer glaubhaften Ausweisung fehlt, und ausserdem gegründeter Verdacht gegen sie vorhanden ist. In einem solchen Fall wird die Verifikation Gebührenfrei und gemeinschaftlich mit einem Beamten der Rheinschifffahrts-Verwaltung erfolgen und nicht länger als vier Stunden währen können. Zu dem Ende soll die Rheinschifffahrts - Verwaltung ersucht werden, ihren Beamten angemessene Instruktionen zu ertheilen.

6) Gegenwärtiger Beschluss, der vom ersten September l. J. in Vollziehung tritt, soll gedruckt werden, um die gehörige Publicität zu erhalten.

Cöln den 24ten August 1818.

Der Präsident und kommissarische Oberbürgermeister.

Freiherr von Mylius.

Bayerische Staats-Bibliothek München

T A R I F

der städtischen Gebühren von Gegenständen, die nicht durch die Krahnen hearbeitet werden, sammt Arbeitslohn.

Benennung der Waaren	Gewicht in Kilogramm.	Reiner Ertrag.	Arbeits lohn.	Total.
		Cent.	Cent.	Cent.
Apothekerflaschen	50 Stück	5	15	20
Bretter Tannen 16 schühige	100 Stück	50	—	50
„ „ gemeine	idem	30	—	30
Dachschiefer	idem	1	5	6
Flaschen gewöhnliche	idem	5	20	25
Frechener Krüge	50 Kilogramme	2½	2½	5
Fässer leere	pr. Stück	15	—	15
idem	idem	10	—	10
idem	idem	5	—	5
Früchte, Roggen, Waitzen und Gerste	100 Kilogramme	10	7½	17½
„ Hafer	idem	5	5	10
Frechener Buttertöpfe	50 Kilogramme	2½	2½	5
Gips	idem	1	—	1
Eisen Masseln	idem	3	2	5
Gusseisen. Ofen, Töpfe etc.	idem	6	4	10
Geris und Steinkohlen	idem	1	—	1
Hausteine und Platten	idem	2½	—	2½
Krüge steinerne	idem	3	4	7
Kalk Trierscher und anderer	idem	1	—	1
Lohe zum Gerben	idem	1	—	1
Mineralwasser	100 Krüge	10	15	25
Mehl	100 Kilogramme	10	7½	17½
Nüsse Baum und Hassel	50 Kilogramme	10	10	20
Porzelan und Fayence los	idem	8	12	20
Pfeiffenerde	idem	2½	—	2½
Steingut blaues	idam	3	4	7
Stabeisen und Nageleisen	idem	5	2	7
Salz in Säcken	100 Kilogramme	10	7½	17½
„ los über Bord	idem	10	7½	17½
„ los in die Stadt	idem	10	7½	17½
Trass	50 Kilogramme	1	—	1
Tufstein	idem	1	—	1
Wachholderkörner	idem	14	6	20
Oberländisches Erdengeschirr	idem	2½	2½	5

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt

Bd.: 1. 1818

Mainz 1818

4 Merc. 71 h-1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10227481-1